

El Callao y la Real Armada

Jorge Ortiz Sotelo

Secretario General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Una de las razones que llevó a Francisco Pizarro a fundar Lima en 1535 fue la cercanía a la magnífica bahía del Callao, usada desde antaño por pescadores nativos. En ella se fueron asentando algunos españoles vinculados a la actividad marítima, y pronto surgió una población que a finales del siglo XVI pasó a ser un presidio con cinco compañías, tanto para la defensa del puerto como para dar guarnición a las naves de la Armada de la Mar del Sur. A mediados del siglo siguiente, a consecuencia de las incursiones holandesas, el Callao fue amurallado y así se mantuvo hasta su completa destrucción por el terremoto y maremoto del 28 de octubre de 1746.

La población quedó arrasada, pero el puerto continuó operando, y su protección pasó a ser un tema prioritario, pues el maremoto también había destruido lo poco que quedaba de la Armada de la Mar del Sur. Con dicho fin, entre 1747 y 1774 se construyó la fortaleza Real Felipe, y en la década de 1780 se levantaron los pequeños fuertes de San Rafael y San Miguel, para cubrir sus flancos y ampliar la protección del fondeadero.

Si bien se prohibió que se volviera a edificar en el lugar de la destruida ciudad, fue necesario construir almacenes, y pronto comenzaron a surgir casas al lado este de la fortaleza. La nueva población era insalubre y desordenada en su trazo, lo que motivó que algunas de las reparticiones que la Real Armada iría estableciendo funcionaran en Lima.



PLANO DEL PUERTO DEL CALLAO DE LIMA

Ciudad Capital del Reyno del Peru
Situada á los 12. 9. 2 m. 51 s. de Lat^{ud} austr^l
y en 79. 27 m. 7 s. al Or^{en} del Merid^{no}
de Tenerife

- | | |
|---|--|
| A Luna ó Ciudad de los Reyes | a Arbol de S. Lázaro |
| B Puerto del Callao | b Bajo de Bocanegra |
| C Nueva Fortaleza de S. Ferre ^l | c Río Cadavalle |
| donde estuvo el Puerto del
Callao inundado en 1746 | d Punta de Marquis |
| D Población de S. Simon y Bella
Vista | e Morro y Playa de Mar ^y
donde antiguamente era
Mar |
| E Morro Solar | f Laguna de los Salinas |
| F Puerto de la Chica | g Puerto de los Vigos |
| G Playa del Salto del Fraile | h Punta de los Mulatos |
| H Pueblo de los Chorillos | i Pueblo y Puerto del Ancon |
| I Pueblo del Surco | m Puerto de Toromeyo |
| J Pueblo de Miraflores | n La Guanca |
| K Puerto de la Magdalena | o Los dos Hermanos |
| L Peña Oradada | p Paredes |
| M El Corcovado | q Isla de S. Pedro |
| N Isla de S. Lorenzo | r Isla de S. Francisco |
| O Isla del Fuerte | s Cerro de Cabra |
| P La Laja | t Isla Blanca |
| Q Isla de los Palominos | x La Vuelta |
| R Punta de los Aljibes | y Chacaros |
| S Punta de la Galea | z Termina de la instalación |
| T El Sombrecito | |
| V Terreno de las Forcaditas | |
| X Bajo del Boey | |
| Y Río del Callao | |
| Z Río Rímac y Laguna de
Bocanegra que desaparece
por desage del lado de
la Playa | |

Escala de 1000 Toises
o de 1000 de la Legua

Aún antes del maremoto, la Real Armada había despachado al Pacífico a la fragata *Esperanza* para reforzar a la Armada de la Mar del Sur ante la incursión del comodoro George Anson. La amenaza de una nueva expedición británica llevó a que entre 1748 y 1749 se apostaran en el Callao los navíos *Europa* y *Castilla*, iniciando de ese modo una nueva etapa en la defensa del Pacífico sudamericano.

Ese esfuerzo, sostenido durante más de siete décadas, implicó la presencia de unas 62 unidades navales, número claramente insuficiente para el enorme espacio en el que debían operar. En su gran mayoría fueron navíos (16) y fragatas (29) asignadas al Apostadero Naval del Callao en épocas de crisis, mientras que unidades menores servían por más tiempo, esencialmente en funciones de guardia costera. Solo a partir de 1794, al arribar los bergantines *Limeño* y *Peruano*, el Callao contó con unidades asignadas de manera permanente¹.

El mando de las fuerzas navales apostadas en el Callao fue ejercido por el comandante más antiguo presente hasta 1799, cuando se creó el Departamento Marítimo del Callao, con jurisdicción desde Veraguas hasta el cabo de Hornos, y se nombró al brigadier Tomás Ugarte y Liaño como su primer comandante general. El último en desempeñar tal función fue el brigadier Antonio Vacaro, quien en septiembre de 1821 debió entregar los medios a su mando a las fuerzas independentistas.

Los comandantes de Marina debieron enfrentar diversos problemas administrativos y operacionales. Los primeros estuvieron referidos fundamentalmente a su relación con los virreyes, al mantenimiento de las unidades y el manejo de las instalaciones de apoyo, y al control de la actividad marítima. Si bien el comandante de Marina reportaba al ministerio correspondiente, también debía hacerlo al virrey, pues este tenía autoridad funcional y administrativa sobre el apostadero. Tal situación generó numerosas fricciones, que, sumadas a las endémicas dificultades económicas de la Hacienda virreinal, afectaron la operatividad de las naves destinadas al Callao. Los recursos asignados al apostadero eran administrados por oficiales del Cuerpo de Ministerio, los primeros de los cuales llegaron al Callao en 1772. El mantenimiento de las naves estuvo a cargo de la maestranza, en la que laboraba un centenar de carpinteros de ribera, calafates y otros especialistas, cuyos talleres, junto con diversos almacenes y ambientes, constituían el Arsenal Naval. Ubicado entre el Real Felipe y el mar, el Arsenal no tuvo personal permanente hasta 1786, y solo a principios del siglo XIX se le construyó un muro perimetral. Por otro lado, para atender a los numerosos enfermos que usualmente llegaban en las naves tras la siempre difícil travesía por el cabo de Hornos, en 1770 se estableció un hospital de marina en el cercano pueblo de Bellavista².

Si bien desde principios del siglo xvii existía el cargo de cosmógrafo mayor del virreinato peruano, una de cuyas funciones era examinar a los pilotos y las naves antes de que estas zarpasen, en la práctica el Gobierno virreinal no ejercía mayor control sobre las actividades marítimas. La primera medida que se tomó para subsanar esta situación fue establecer la matrícula de gente de mar, en 1776. Efectuado el registro correspondiente, se encontró que en Lima y Callao había 1020 hombres de mar, a los que se sumaban 201 en Arica, Iquique e Ilo, y un número probablemente mayor en Paita. Algún tiempo después, en 1791, se estableció la Capitanía de Puerto del Callao, anexa a la cual comenzó a funcionar la Academia Real de Náutica, en la ciudad de Lima. La labor de su primer maestro, el piloto Andrés Baleato, trascendió la enseñanza, siendo igual o quizá más importante su aporte a la cartografía y a la geografía peruana, al haber reunido una gran cantidad de información en lo que pasó a denominarse el Depósito Hidrográfico de Lima, buena parte de la cual se encuentra hoy en el archivo del Museo Naval de Madrid. Posteriormente se crearon capitanías de puerto en Valparaíso, Guayaquil y Concepción, dependientes del comandante general del Callao.

Pero el paso más importante fue dado en agosto de 1799, cuando el brigadier Ugarte elaboró una instrucción para los capitanes, maestros, pilotos y oficiales de mar de todos los buques del comercio de la Mar del Sur. Los más poderosos navieros limeños se opusieron a dicho reglamento y presentaron un expediente ante la Real Audiencia de Lima, alegando que desde tiempos inmemoriales habían llevado a cabo sus labores sin interferencia alguna, aunque finalmente tuvieron que aceptarlo. La relación entre la Real Armada y los navieros nunca había sido sencilla, pues, además de tomar a parte de sus tripulaciones en tiempos de guerra, el limitado número de naves reales hacía que en varias ocasiones se debiera recurrir al corso para proteger las aguas virreinales. Esta situación se tornó más crítica durante la etapa final del dominio español, debido a que la severa crisis que afectaba a la metrópoli redujo de manera considerable su capacidad de mantener el control del mar en el Pacífico sudamericano.

Esto último formaba parte del otro grupo de problemas que el comandante de Marina debió enfrentar: los operacionales. En esencia, estos estaban referidos al apoyo a otras áreas, las expediciones exploratorias, las secuelas locales de los conflictos europeos, el contrabando y los movimientos independentistas.

Para la segunda mitad del siglo xviii el espacio marítimo español en América estuvo organizado en cuatro grandes ámbitos: Caribe, Atlántico Sur, Pacífico Sur y costa del Noroeste. El primero era cubierto desde La Habana, mientras que para los otros tres se establecieron los apostaderos navales de Montevideo, Callao y San Blas. Además, a finales de ese siglo se estableció el apostadero de Cavite para la defensa de Filipinas.

El Callao fue el punto de apoyo para los apostaderos de San Blas y Cavite, y las naves en tránsito hacia ellos recalaban en el puerto para reabastecimiento, descanso y reparación, como lo hizo la escuadra de Ignacio María de Álava en 1796. En el caso de San Blas, además de ese tipo de apoyo, se le despachó artillería fundida tanto en Lima como en la Real Fundición de Bellavista. La vinculación con el apostadero mexicano se intensificó durante el largo proceso de independencia hispanoamericano, periodo en el cual también se apoyó al apostadero de Montevideo.

Desde el Callao, las naves de la Real Armada también llevaban el situado o apoyo económico a diversos puntos de la costa oeste sudamericana, como Chiloé, Juan Fernández, Guayaquil y Panamá, junto con vituallas y, ocasionalmente, provisiones. Asimismo, cumplían otras funciones, como llevar a España a los jesuitas expulsados de Perú y Chile a bordo del navío *San José el Peruano* en 1768, conducir a los virreyes u otras autoridades entre Panamá, Guayaquil, Callao y Valparaíso, o transportar fondos públicos y privados hacia España, como fue el caso de la fragata *Mercedes* en 1804.

Coracha de quina

Siglo XVII

Cuero

Patrimonio Nacional. Palacio Real de Madrid

La *Mercedes* conducía «20 sacas de cascarilla». La exportación de la *cascarilla* o quina, monopolio real controlado por la Real Botica, se realizaba en corachas («sacas») y cajones. Se empleaba para tratar fiebres intermitentes, paludismo o malaria. Por ello, tras las epidemias de 1803 su recepción era anhelada «con las dos Castillas infestadas por las tercianas [...] Málaga y sus pueblos comarcanos asaltados furiosamente por la fiebre amarilla [...] aquel mal reverdecido más o menos en Cádiz y Sevilla» (*Memorias de M. Godoy*, t. III, pág. 337).



El apostadero del Callao también sirvió de punto de partida y apoyo para varios esfuerzos exploratorios. El más notable de estos últimos lo constituyó la expedición Malaspina, que en 1790 y en 1793 permaneció varios meses en el puerto, tanto para dar descanso a sus tripulaciones como para consultar con los repositorios locales y reunir información sobre el país y el Pacífico.

Esta última provenía de diversas fuentes, entre ellas de las cuatro expediciones a Oceanía realizadas durante el gobierno del virrey Manuel de Amat entre 1770 y 1775. La primera estuvo a cargo del capitán de fragata Felipe González de Haedo, con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Santa Rosalía*, tomando posesión de la isla de Rapa Nui o Pascua, a la que bautizaron San Carlos. En las otras tres, llevadas a cabo por la fragata *Águila*, se exploró Tahití y otras islas polinesias, falleciendo en este esfuerzo su comandante, el capitán de fragata Domingo de Bonechea³.

Desde el Callao también salió el piloto José de Moraleda para explorar los complicados canales del sur del continente entre 1786 y 1793, y la costa desde Panamá hasta Sonsonate, entre 1802 y 1804, esto último con la corbeta *Castor* y la goleta *Alavesa*. Paralelamente, el teniente de navío José Ignacio Colmenares llevó a cabo una labor similar en la costa central chilena con el bergantín *Peruano* y la goleta *Extremeña*.

Durante la permanencia de la Real Armada en el Callao, cuatro guerras europeas tuvieron impacto local: la de Sucesión Austriaca (1740-1748), la de los Siete Años (1756-1763), la guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y la guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808).

La primera de estas guerras trajo al Pacífico la ya mencionada expedición del comodoro Anson, en cuya persecución se despachó una división al mando del teniente general José Pizarro, de la cual solo la *Esperanza* logró doblar el cabo de Hornos. Posteriormente arribaron los navíos *Europa* y *Castilla*, pero no hubo nuevas hostilidades en la zona. La guerra de los Siete Años no produjo hostilidades en el Pacífico sudamericano, pero sí la pérdida de la fragata *Hermiona*, con más de cuatro millones de pesos a bordo, capturada por dos naves británicas frente al cabo de Santa María el 31 de mayo de 1762. Al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta, esta fragata había llegado al Callao con artillería y armamento para las defensas de Valdivia y Callao, zarpando hacia España antes de que se supiera del estado de guerra con Gran Bretaña⁴.

Entre el final de este conflicto y el inicio del siguiente se produjo la crisis por la ocupación británica de las Malvinas, motivando que en 1768 pasaran al Pacífico Sur las fragatas *Liebre* y *Águila*.⁵ A ellas les seguirían los navíos *Septentrión*, *Astuto* y *San José* el

Plano del apostadero del Callao, Lima

1801

José de Moraleda

Manuscrito lavado en colores

Archivo del Museo Naval. Madrid

En octubre de 1801 el piloto José de Moraleda situó en este plano las vigías de mar establecidas por el primer comandante general del Departamento Marítimo del Callao, Tomás de Ugarte.

En julio de 1803, Ugarte fue nombrado jefe de la escuadra formada por las fragatas *Mercedes*, *Clara* y *Asunción* para dirigirse a Montevideo y entregar su mando a José de Bustamante con rumbo a España.

En sus *Memorias*, Godoy cita a «don Tomás Ugarte» entre los «escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había», que hacia 1803 «trabajaban en empresas pacíficas sobre todos los mares».

algunos mercantes comisionados como unidades navales o armados en guerra, y enfrentando numerosas dificultades por el limitado apoyo que podían recibir en Talcahuano, esta división permaneció en la zona desde 1780 hasta 1782, realizando varios cruceros entre dicho puerto, Juan Fernández, Valparaíso y Valdivia.

Finalmente, una vez que cesaron las hostilidades, en enero de 1783 los buques iniciaron sus preparativos para el tornaviaje a España, debiendo hacerlo lo más pronto posible con todo el personal de marina existente en el Callao¹⁰. Poco a poco, venciendo nuevas dificultades por la escasez de recursos y de tripulantes, las naves zarparon hacia España con remisiones tanto de la Real Hacienda como de particulares. A bordo de una de ellas, el navío *San Pedro de Alcántara*, fueron embarcados 78 indígenas procesados por su vinculación con la rebelión de Túpac Amaru II. Buena parte de los que iban a bordo perecieron al naufragar dicho navío en las costas de Peniche la noche del 2 de febrero de 1786¹¹. Dos meses después salió del Callao el navío *Santiago la América*, el último de la división de Vacaro, llevando a bordo a lo que quedaba del personal naval en el país¹².

Entre 1796 y 1808, España volvió a enfrentarse con Gran Bretaña, en un conflicto que tuvo una mayor incidencia en el Pacífico por la creciente presencia de balleneros británicos en la zona. Las naves reales y las armadas en corso realizaron varias capturas, destacando entre ellas la de las fragatas *Britannia* y *Castor and Pollux*, tomadas, luego de un prolongado combate el 7 de abril de 1800 en el archipiélago de Galápagos, por la fragata corsaria *Atlante*, al mando de Domingo de Orués¹³.

También fueron numerosas las naves enemigas que operaron a lo largo de la costa oeste americana; una de ellas, la fragata de guerra *Cornwallis*, que llevó a cabo un exitoso crucero en 1807¹⁴.

En ese contexto, hubo que lamentar la pérdida de tres naves asignadas al Callao: la fragata *Santa Leocadia*, encallada en noviembre de 1800 en punta Santa Elena¹⁵; el bergantín *Limeño*, capturado en septiembre de 1801 por la fragata corsaria *Chance* en el golfo de Guayaquil —luego de un combate a consecuencia del cual falleció su comandante, el capitán de fragata Felipe Martínez—, y la goleta *Extremeña*, capturada en septiembre de 1804 por el bergantín británico *Harrington* en la costa sur chilena.

Desde finales del siglo *xvi* la presencia de naves extranjeras en el Pacífico americano había sido considerada una amenaza y, en consecuencia, se las había perseguido. Esta situación varió luego de que en 1790 se permitiera que naves británicas pudieran cazar ballenas y lobos a cierta distancia de la costa, e incluso arribar a algunos puertos coloniales en caso de emergencia. Poco después



obtuvieron similares concesiones los norteamericanos y franceses, y con estos permisos se abrió la puerta a un creciente contrabando de bienes y de ideas liberales.

Unidades navales y naves armadas en corso fueron empleadas para tratar de controlar esta ilícita actividad, e incluso la Real Hacienda de Lima cubrió el costo de la construcción en Cartagena de los bergantines *Peruano* y *Limeño*, que arribaron al Pacífico Sur en 1795¹⁶. Pero nada de ello pudo impedir que el contrabando prosperara.

El último de los temas operacionales que estamos considerando fue el referido a la larga lucha sostenida contra los movimientos independentistas. El proceso de independencia hispanoamericano se desencadenó a raíz de los sucesos de Bayona en 1808. Las Juntas de Gobierno surgidas en todo el continente, unidas a la creciente presencia de naves británicas y norteamericanas, generaron nuevas tareas para los magros recursos navales españoles en el Pacífico Sur. Esto se tornó más complejo a raíz del establecimiento permanente de una fuerza naval británica en Río de Janeiro en 1807, y a la guerra que entre 1812 y 1814 libraron Estados Unidos y su antigua metrópoli¹⁷.

El virrey Fernando de Abascal (1806-1816) no solo enfrentó esta compleja situación con encomiable tesón, sino que además apoyó a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila, remitiendo considerables sumas de dinero a España para contribuir con el esfuerzo de la guerra peninsular. En 1810, cuando se iniciaron las acciones militares en el Alto Perú para detener a las fuerzas enviadas por el recién establecido gobierno de Buenos Aires,

Abascal disponía de muy pocas unidades, pese a lo cual, prácticamente sin ningún apoyo de la Península, pudo armar varias otras naves y restablecer el dominio real sobre Cusco, Alto Perú, Quito y Chile.

A partir de 1816 el control del mar comenzó a ser disputado por corsarios despachados desde Buenos Aires, pero la situación se complicó en 1818, después de que las fuerzas insurgentes lograran restablecer un gobierno independiente en Chile. Si bien se hicieron algunos esfuerzos por reforzar al Callao, despachando a las fragatas *Venganza*, *Esmeralda* y *Prueba*, y se habilitaron en guerra otras naves —entre ellas las fragatas *Tagle*, *Cleopatra* y *Resolución*, las corbetas *Castor* y *Veloz Pasajera*, y los bergantines *Trinidad* y *Pezuela*—, el nuevo Gobierno chileno logró conformar una fuerza naval superior a la que disponía el virrey peruano. Al mando del almirante lord Thomas Cochrane, la flamante escuadra chilena pudo tomar la iniciativa estratégica y controlar el Pacífico sudamericano. Con ello, la suerte del virreinato peruano quedó sellada.



Luego de que en julio de 1821 el virrey La Serna abandonara Lima, el personal del Apostadero Naval del Callao quedó defendiendo esa plaza hasta su capitulación a fines de septiembre de ese año. El brigadier Antonio Vacaro y unos doscientos cuarenta subordinados suyos se embarcaron poco después hacia España en la fragata mercante *Especulación*.

El navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*, despachados tardíamente en apoyo de las fuerzas realistas que aún se sostenían en el sur peruano, arribaron al Callao a fines de 1824, enfrentándose a las fuerzas navales peruanas que bloqueaban dicho puerto, que había vuelto a manos realistas a inicios de ese año. En enero de 1825, tras la derrota realista en la batalla de Ayacucho y la capitulación del virrey José de la Serna, ambas naves se retiraron de las costas peruanas, junto con la corbeta *Ica*, los bergantines *Pezuela* y *Constante*, y algunos transportes. De ese modo concluía la presencia naval española en la costa oeste americana.

Hecha esta explicación sobre el Callao y la Real Armada, creo pertinente hacer algunas precisiones sobre el apostadero chalaco en la época del viaje de la fragata *Mercedes*.

La paz de Amiens había suspendido el flujo de recursos públicos y privados que las naves reales transportaban desde los virreinos americanos a España, por lo que en noviembre de 1802 se dispuso que algunas fragatas de la Real Armada zarparan para transportar esos fondos acumulados. De ese modo, la *Santa Clara* y la *Nuestra Señora de las Mercedes* salieron a fines de febrero siguiente de Ferrol con destino al Callao, separándose en medio de una tormenta que dañó la arboladura de la *Mercedes*, forzándola a arribar a Montevideo. La *Santa Clara* continuó su travesía y llegó al Callao el 21 de julio de 1803, mientras que su consorte lo hizo a principios de agosto. Pocos días antes había ingresado al puerto la fragata *Nuestra Señora de la Asunción*, salida de Cádiz en enero de ese mismo año¹⁸.

Estas tres fragatas, a las que se unió la mercante *Joaquina*, debían retornar a España bajo el mando del recién ascendido jefe de escuadra Tomás de Ugarte, quien, luego de nombrar al capitán de fragata José Pascual de Vivero como comandante interino del Departamento Marítimo del Callao, izó su insignia en la *Mercedes*.

Las cuatro fragatas se hicieron a la mar el 3 de abril de 1804, pero los daños que sufrieron al doblar el cabo de Hornos forzaron a Ugarte a arribar a Montevideo el 5 de junio. Este apostadero se encontraba a cargo del jefe de escuadra José de Bustamante y Guerra, quien también debía retornar a España con las fragatas *Medea* y *Fama*. Al ser más antiguo que Ugarte, Bustamante asumió el mando de las seis fragatas, pasando Ugarte a desempeñarse como su segundo a bordo de la *Asunción*.

Los aprestos de la división duraron dos meses, en los que se determinó que la *Joaquina* y la *Asunción* no estaban en condiciones de efectuar el cruce del Atlántico de manera segura. Tampoco estaba en condiciones de hacerlo el brigadier Ugarte, cuya deteriorada salud hizo que permaneciera en Montevideo, donde falleció el 28 de septiembre¹⁹.

La suerte del llamado convoy de Lima es ya conocida. Salió del puerto rioplatense el 9 de agosto de 1804, y el 5 de octubre, frente al cabo de Santa María, fue interceptado y capturado por una división británica al mando del comodoro Graham Moore, perdiéndose en dicha acción a la fragata *Mercedes*.

Lo concreto es que durante casi ocho décadas el Apostadero Naval del Callao había enfrentado numerosos retos y dificultades, pero su ocaso había obedecido esencialmente a una suerte de implosión del imperio español, que se vio en la imposible tarea de defender un espacio marítimo demasiado extenso para los medios con que contaba, ante un enemigo creciente en poder en el mar y creciente, también, en el interior de su propio personal.

-
- ¹ Sobre este tema, en extenso, v. Ortiz (2014).
- ² (Sotelo, 2005: 85-98).
- ³ Entre los últimos trabajos sobre este tema, destacan el de Mellén (2011) y el de Buchet (1993).
- ⁴ AGS-Marina, leg. 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763. (Clowes, 1996: 308).
- ⁵ AGMAB, Lista de la contaduría de Cádiz, 8118/157. AGS-Marina, leg. 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, Liebre Callao 18/11/1768; leg. 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769.
- ⁶ MNM, ms. 516, ff. 67-70. (Barros, 1886: 317-318).
- ⁷ MNM, ms. 276, doc. 1. (Vargas, 1966-1971: 292-293).
- ⁸ (Amat y Juniet, 1947: 797-802). (Guirior, 1872: 112).
- ⁹ AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1172.
- ¹⁰ (García-Junco, 1993: 71-88).
- ¹¹ (Blot y Pinheiro-Blot, 1992).
- ¹² AGMAB, leg. 4, carp. 6, 15/4/1786.
- ¹³ MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo parte de Orué, Pachocha 17/6/1800; ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, f. 25. AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 29, Ugarte a Cornel, n.º 129, Lima 21/3/1801.
- ¹⁴ (Ortiz y King, 2010: 35-52).
- ¹⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 29, Ugarte a Cornel, n.º 144, Lima 22/5/1801; leg. 30, carpeta 9, Arredondo al ministro de Marina, n.º 6, Lima 23/9/1801; Ugarte a Cornel, n.º 160, Callao 7/7/1801.
- ¹⁶ (Ortiz y Toledo, 2002: 75-86).
- ¹⁷ (Ortiz, 2005).
- ¹⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 33, n.º 351, Lima 26/7/1803; y n.º 353, Lima 9/8/1803.
- ¹⁹ (Pavía, 1873-1874: 610-611).