

EL PILOTO ANDRÉS BALEATO Y LA CARTOGRAFÍA PERUANA

por:

Dr. Jorge Ortiz Sotelo

Al igual que lo sucedido en otros países, en el Perú la cartografía pasó por dos etapas más o menos definidas. La primera corre entre los años iniciales de la presencia española en el país hasta finales del siglo XVIII, en la que los mapas producidos localmente muestran más preciosismo que precisión. Esta tendencia, también presente en Europa, obedecía al limitado desarrollo de los instrumentos de medición astronómica, lo que se tornaba más crítico en un continente donde dicha ciencia contaba con muy pocos cultores de calidad. Entre estos últimos se hallaban los cosmógrafos mayores del reino del Perú, cargo establecido a principios del siglo XVII y que habría de perdurar hasta el último tercio del siglo XIX. La segunda etapa se inició en el último tercio del siglo XVIII, cuando el descubrimiento del reloj marino y la mayor precisión de los referidos instrumentos de medición astronómica permitieron resolver el problema de la longitud, dejando atrás los gruesos errores en los que previamente caían los cartógrafos coloniales.



En este último proceso jugó un papel importante Andrés Baleato, piloto de la Real Armada y primer maestro -y en la práctica director- de la Academia Real de Náutica de Lima, pues no sólo llevó a cabo importantes trabajos cartográficos sino que además preparó a varios pilotos peruanos para que eventualmente pudieran sustituirlo en esa labor. Eso fue precisamente lo que ocurriría al producirse la independencia, cuando Eduardo Carrasco, antiguo alumno suyo y maestro de la Academia, asumió la dirección de la Escuela Central de Marina, que comenzó a funcionar en noviembre de 1821 sobre la base de la institución colonial. Además, si bien su principal labor estaba vinculada a la actividad marítima, Baleato produjo algunos importantes mapas que serían luego empleados por varias de las nacientes repúblicas sudamericanas para sustentar sus pretensiones territoriales. Motivado por la importancia de su labor, mi memoria para optar el grado de bachiller en la Facultad de Letras de la Pontificia Universidad Católica del Perú versó sobre él, y hoy, casi veinte años más tarde, actualizo y amplío parte de ese trabajo para dar a conocer a este personaje y su obra.

Hijo y nieto de pilotos e instrumentistas, nuestro personaje nació en El Ferrol el 9 de noviembre de 1766. Su abuelo, al parecer llamado José Francisco, figura en 1708 confeccionando algunos instrumentos de navegación, mientras que su padre, José María Baleato, figuraba como contador de navío en 1778, y como maestro mayor de cerrajería y fundiciones del departamento marítimo de El Ferrol siete años después, cuando pasó a Madrid y luego a Londres "para perfeccionar sus estudios". Permaneció dos años en la capital británica, retornando luego a Madrid y pasando en 1789 a El Ferrol para establecer un taller de instrumentos náuticos. El ingreso de Andrés Baleato a la Academia de Navegación de su puerto natal está registrado con fecha 16 de setiembre de 1778, en calidad de meritorio. Al año siguiente, el conflicto con Gran

Bretaña motivó que fuese embarcado en la fragata del comercio Santa Perpetua. En esta nave, a órdenes de Rafael Orozco, efectuó un viaje a Brest, recalando en La Coruña, Gijón, Santander, Santoña, San Sebastián y Parajes, antes de retornar a El Ferrol como parte de un convoy "cargado de efectos para el Rey". Su arribo a ese puerto se produjo el 24 de febrero de 1780. Luego de aquel viaje la fragata pasó a formar parte de una escuadra combinada hispano-francesa, que a órdenes del teniente general Luis de Córdova debía cruzar frente al estrecho de Gibraltar a la caza de buques enemigos. Fue así que el 9 de agosto de ese año tomó parte en la captura de cincuenta y cinco mercantes británicos y las tres fragatas que los escoltaban, ocurrido al norte de las Azores, a unas sesenta leguas del cabo San Vicente.

El 21 de marzo de 1781 la Santa Perpetua se encontraba cruzando en corso en la zona de las islas Terceiras (las Azores) cuando logró apresar a las naves inglesas Rochingham y Surprise, "a las que pegaron fuego el 23 del mismo luego de trasladados los prisioneros, armas y pertrechos". Ocho días después, ya próximos al cabo San Vicente, capturaron una tercera embarcación enemiga, la Gibraltar, en circunstancias que llevaba "víveres para el socorro" de la guarnición del Peñón. La fragata volvió a zarpar en corso el 3 de agosto de 1781, permaneciendo ocho días en la boca oeste del estrecho de Gibraltar y más de tres meses en torno a las islas Terceiras, ante de reunirse a la escuadra de Córdova con la que cruzó durante cuarenta días frente a los cabos de San Vicente y Santa María. Tras una breve permanencia en Cádiz, la fragata retornó a El Ferrol el 22 de setiembre de 1781.

A principios de 1782 Baleato fue habilitado como pilotín, y transbordado al navío Ángel de la Guarda, del porte de setenta y cuatro cañones y al mando de Jacinto Serrano. Luego de tomar parte en un par de cruceros a la altura del cabo San Vicente, pasó al navío San Eugenio, de similar porte del que dejaba, al mando de Pedro Landa. Finalizado el estado de guerra, Baleato retornó a su departamento de origen el 21 de agosto de 1783.

Casi dos años después, el 1º de agosto de 1785, nuestro biografiado fue ascendido a pilotín del número y asignado a servir en un yate portugués. Sirvió en esa nave hasta febrero siguiente, cuando fue destinado a tomar parte en las operaciones de rescate del navío San Pedro de Alcántara. A órdenes del brigadier Manuel de Eguía, el navío naufragado había zarpado del Callao llevando siete millones seiscientos un mil novecientos sesenta pesos en oro y plata, más de trece mil quintales de cobre y otros objetos de valor. La desgracia tuvo lugar la noche del 2 de febrero de 1786, cuando el San Pedro de Alcántara chocó con una roca frente a las playas portuguesas de Peniche, arrastrando al fondo del mar a catorce oficiales y ciento cincuenta y dos personas - catorce oficiales, cinco mujeres y ciento veintiocho marineros, soldados y prisioneros, entre los cuales se encontraban varios peruanos vinculados a la rebelión de Túpac Amaru II, entre ellos uno de sus hijos- .

Las operaciones de rescate estuvieron a cargo del capitán de navío Francisco Javier Muñoz y Goosens, y en ellas Baleato estuvo inicialmente a cargo de la lancha de auxilio del navío Santa Ana, que zarpó de Cádiz el 24 de febrero de 1786, y luego del almacén de los buzos. Los trabajos, largos y pesados, se vieron coronados con la recuperación de siete millones doscientos ochenta y seis mil pesos de oro y plata, y seis mil seiscientos veinticinco barras de cobre. El peligro no estuvo ausente en esas faenas y en el invierno de ese año debió lamentarse la pérdida de la balandra Vencejo, con la pérdida de noventa y dos de sus cien tripulantes. Las faenas fueron suspendidas el resto de esa estación, reiniciándose apenas mejoraron las condiciones climatológicas. El rescate se dio por concluido a mediados de 1787. Por su participación en esas labores, Baleato fue felicitado en real orden del 30 de setiembre de 1786, junto con el segundo piloto Francisco Cansino, el pilotín Francisco Viodo y el contra maestre Vicente de las Cuebas, siendo propuesto para ser ascendido a la clase de segundo piloto.

De regreso a El Ferrol, Baleato fue destinado al Ministerio de Marina, en Madrid, donde permaneció hasta 1789 cuando se dirigió a Cartagena para embarcarse en la fragata Santa Agueda, en la que habría pasado a América ante el pedido del jefe de escuadra Francisco Gil de Taboada, quien se encontraba entonces como virrey de Nueva Granada y debía pasar a ocupar similar función en el Perú. En el virreinato, Gil de Taboada pensaba ocupar a Baleato en la preparación científica de los pilotos "que navegan desde Panamá a Payta" y en "la formación de planos del Reyno". Nuestro pilotín debió arribar a tierras peruanas formando parte del séquito del nuevo virrey, registrándosele en Lima desde abril de 1790. Sus primeros meses en la capital peruana estuvieron dedicados a reunir información para elaborar una serie de mapas que reflejaran la división administrativa del virreinato en intendencias, labor que culminaría dos años después al producir su "Plano del Virreynato del Perú" y seis planos de las intendencias. En los años que pasó en el Perú produjo más de una treintena de mapas y cartas náuticas, además de copias de numerosas cartas elaboradas por otros pilotos, entre ellas varias de la expedición Malaspina.

Por otro lado, a efectos de atender adecuadamente a la formación de los pilotos, el 28 de

febrero de 1791 Gil de Taboada dispuso que Baleato sometiera a examen a cada uno de los individuos que conformaban el Cuerpo de Pilotos de la matrícula del Callao, "para que ninguno pudiese navegar ni tener paso en el Consulado sin la aprobación correspondiente". Los resultados fueron desastrosos, ratificando la urgente necesidad de establecer una academia de pilotaje propuesta anteriormente por los virreyes Manuel de Guirior y Teodoro de la Croix. Sobre esa base, Gil de Taboada insistió ante la corona logrando que el 1º de noviembre de ese mismo año, en San Lorenzo de El Escorial, Carlos IV suscribiera una real orden disponiendo la creación de la Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima. La dirección de esta última estaría a cargo del capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas, en su condición de capitán de puerto del Callao, mientras que la enseñanza de los pilotos sería responsabilidad del recién ascendido segundo piloto, graduado de alférez de fragata, Andrés Baleato como ayudante del capitán de puerto.

A mediados de 1792 la capitanía de puerto estaba ya en funciones, mientras que la Academia continuaba a la espera de las instrucciones que deba remitir el jefe de escuadra Javier de Winthuisen, comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos. Estas llegaron a principios del siguiente año, siendo entregadas a Baleato junto con una orden del virrey Gil de Taboada "en que le previene que siendo el único maestro de dicha academia proceda a su cumplimiento". En atención a estas directivas, los meses siguientes fueron empleados en proveer a la flamante academia de los útiles, instrumentos y textos necesarios para cumplir con su programa, que comprendía aritmética, geometría, trigonometría plana y esférica, cosmografía, astronomía y náutica.

Los preparativos para que la Academia iniciase sus labores culminaron a mediados de octubre de 1793, y conforme señala El Mercurio Peruano del día 17 de ese mes, "para mayor comodidad y decencia dentro del mismo Real Palacio", se le habían habilitado dos habitaciones con vista al patio que daba a la hoy desaparecida iglesia de los Desamparados. La Academia funcionó hasta 1806 en esos únicos ambientes, ampliando sus instalaciones en dicha fecha al serle asignados dos cuartos más en el vecino cuartel de los Desamparados. Once años después se produjo un nuevo cambio de local, esta vez un poco más lejos, al viejo hospital de marineros del Espíritu Santo, que ya había dejado de funcionar como tal desde 1791. En este lugar se había dictado la cátedra de matemáticas de la ciudad de Lima, con aplicación a la náutica, entre 1657 y 1709.

La Academia Real de Náutica de Lima inició sus clases el 1 de febrero de 1794, concurriendo a ellas gran número de personas deseosas de instruirse, al punto que el virrey Gil de Taboada pudo escribir al Rey el 26 de abril dando noticia que tanto la academia como la capitana de puerto se encontraban en funcionamiento. Dos años más tarde, al terminar su mandato, Gil de Taboada señaló que tanto la Academia como el anfiteatro de anatomía "serán dos monumentos de la utilidad y permanencia, quedándome la gloria de haber contribuido al beneficio de la salud de sus moradores y provecho de los que ejercitan la náutica en estos países". Respecto a la Academia, agrega que el principal motivo para su creación fue "la dolorosa situación de los mercante por la suma ignorancia de marinera y pilotos", señalando que a través de ella que se lograra evitar "los riesgos a que antes estaban expuestos los que navegaban".

Plenamente satisfecho por el desempeño de Baleato, Gil de Taboada recomendó su ascenso a primer piloto, lo que le fue conferido en setiembre de 1796, reconociéndosele el grado de alférez de fragata graduado en su condición de maestro de academia.

Ambrosio O'Higgins, el nuevo virrey, le encomendó a Baleato algunas labores adicionales, nombrándolo amanuense de su secretaría de cámara, y disponiendo que, entre otras cosas, saque "copias de planos del nuevo camino del Callao, de la reedificación de la ciudad de Osorno, y del proyecto del puente del río Santa". Este tipo de encargos indudablemente distraían a nuestro personaje de sus tareas primarias, por lo que en abril de 1800 el brigadier Tomás Ugarte, comandante del apostadero naval del Callao, ofició al director general de marina José Antonio Caballero expresando su preocupación y temor por el descuido en que estaría incurriendo Baleato con relación a los alumnos de pilotaje. La respuesta no se hizo esperar, disponiendo el Rey "que al referido maestro de la Escuela Náutica no se le distraiga del cuidado de su enseñanza".

En realidad, desde el 10 de junio de 1794, por disposición del virrey Gil de Taboada, Baleato ejercía interinamente la dirección de la Academia, pues las ocupaciones del Capitán de Puerto del Callao le impedían atender esa labor. Conservaría tal encargo hasta el 10 de marzo de 1802, cuando asumió la dirección de la Academia el teniente de fragata José de Moraleda y Montero, pero al igual que Mendoza y Arguedas, Moraleda tampoco pudo dedicar su principal esfuerzo a la labor educativa, pues retuvo retener el mando de la fragata Castor; por lo cual Baleato continuó al frente de la Academia hasta el término del periodo colonial.

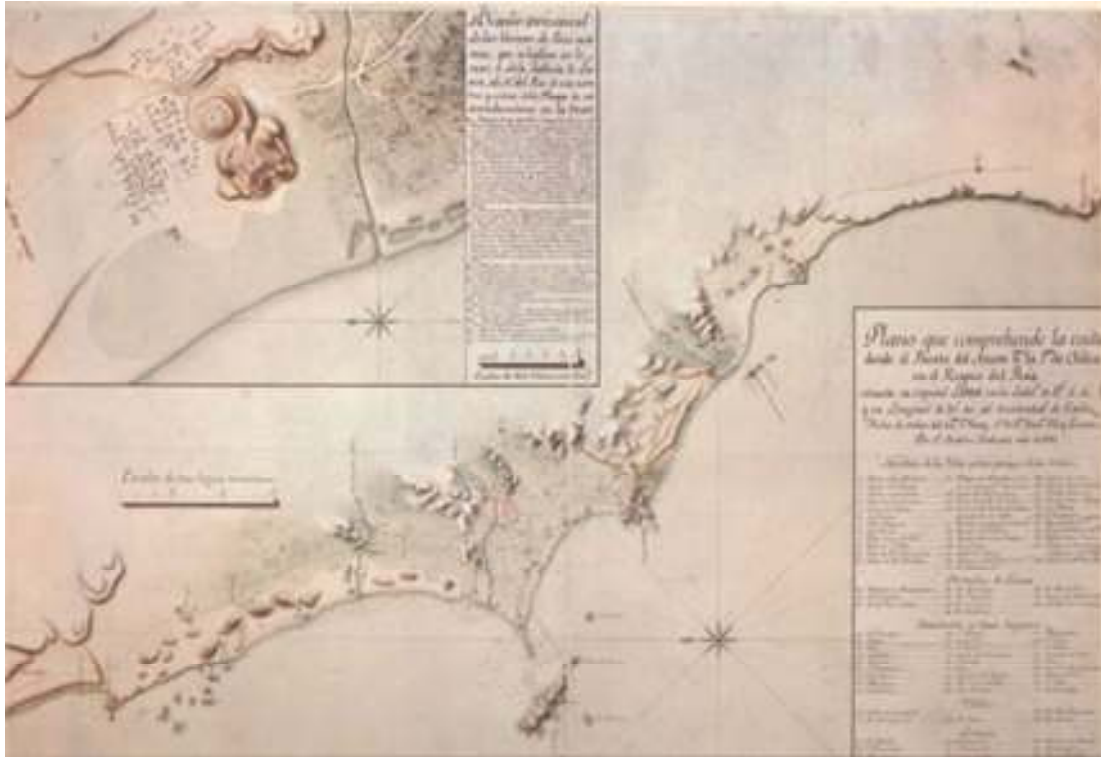
La labor de Baleato se vio aliviada hacia 1800 con el nombramiento del matemático Pedro Álvarez Borrego como profesor instrumentista, y de los pilotos Gregorio Piñero y Domingo Agustín

Gómez como ayudantes. La planta de la Academia se incrementó en 1803 cuando se incorporó al italiano José Gambini como traductor de esa lengua y del inglés, y en 1806 cuando a pedido de Baleato se designó al limeño Eduardo Carrasco, antiguo alumno de la misma, como segundo maestro "con quien pudiese repartir algún trabajo".

La Academia formaría a numerosos jóvenes peruanos, y si bien no contamos con una cifra exacta de los que pasaron por ella en sus primeros años de funcionamiento, sí sabemos que entre 1807 y 1816 tuvo 176 alumnos, de los cuales un tercio se encontraban navegando en esa condición.

Como quiera que las funciones también comprendían el examinar a los pilotos que conformaban la matrícula del Callao, exigiendo para ello copia de sus derroteros y diarios de navegación, Baleato pudo "formar en la Academia un acopio de documentos instrutivos que jamás los hubo en estos parages, y que si las tareas diarias no lo ocupasen tanto, empesara (sic.) desde luego a ordenarlos para remitir al Departamento una copia de ellos en cumplimiento de las Reales Ordenes." Baleato también aprovechó la segunda estada en el Callao de las corbetas Descubierta y Atrevida para copiar "un juego de cartas marítimas de todas estas costas, los planos particulares de estos puertos y las derrotas". Dicho material constituyó la base del depósito hidrográfico de Lima, que continuó siendo enriquecido por nuestro personaje hasta el final del periodo español, y luego por el ya mencionado Eduardo Carrasco, hasta que se perdió en 1833 durante una de las numerosas revoluciones que vivió nuestro país en sus años iniciales como república. Sobre la importancia de este depósito hidrográfico tenemos los testimonios de Camille de Roquefueill, quien lo visitó el 30 de abril de 1817, y de William B. Stenveson, quien vivió en Lima entre 1804 y 1819.

Para dar una idea del material reunido por Baleato en el Depósito Hidrográfico de Lima, podemos mencionar que a mediados de 1800 contaban con "Cartas y planos de puertos desde el Río de la Plata por el Cavo de Hornos hasta Panamá, y los de las Costas de la California... las cartas inglesas recogidas en las Presas", así como con las derrotas entre el Callao y Chiloé, y el Callao y San Blas, a Buenos Aires y a España, con sus correspondientes retornos, así como las Filipinas. "Entre estas la que últimamente formó en Manila el señor don Ignacio María de Alava, comandante general de la Escuadra de Asia, para la navegación directa desde aquel Puerto a estas Costas", con sus respectivas cartas (entre ellas la de la "Nueva Holanda y Archipiélagos que están al Norte y al Este de ella"). También contaba con "el reconocimiento de la Isla del Chañaral, la sonda del Puerto de Huasco, la de Copiapó, la de Iquique; un tramo de costa desde Arica hasta la Punta del Tambo, y desde la Punta de Pisco, del de las Salinas de Huacho, del Puertecito de Santa, un tramo de Costa desde el puerto de Acapulco hasta la Punta de Pantla, el descubrimiento de una Islita cerca del Archipiélago de Galápagos, varias configuraciones que facilitan el reconocimiento de la tierra, y algunas variaciones de la Ahuja". También se contaba con algunos planos de puertos, entre ellos el de Río de Janeiro, el de la isla de Santa Catalina, el de la recalada "al Janeiro en un punto mayor que el regular y con su sonda inmediata el cual está arreglado a observaciones Astronómicas de Latitud y Longitud".



Tanto el virrey Gil de Taboada como sus sucesores apreciaron la labor de Baleato, manifestándolo de diversas maneras en sus informes a Madrid. En su memoria de gobierno, Gil de Taboada señaló fue gracias a Baleato que "los conocimientos geográficos que a costa de no pocos desvelos y providencias he podido adquirir ?aunque no en el grado de perfección de mis deseos? son los que más carecía esta hermosa porción de la América Meridional puesta a mi cuidado". Su sucesor, el virrey O'Higgins, al pedir el ascenso de Baleato a teniente de fragata en 1801 indicó: "creo que la justicia exige de mi que asegure a vuestra excelencia -el ministro de marina- que difícilmente se puede encontrar quién lo merezca mejor". Finalmente, el virrey José de Abascal (1806-1816) indicó que nuestro piloto reunía "los conocimientos geográficos que ninguno tiene de este Reyno... Su mano importantísima en tiempos anteriores, lo es hoy mucho más por las circunstancias en que se hallan las Provincias confinantes para dirigir las operaciones militares, para el auxilio de las tropas destinadas a su pacificación en uno y otro extremo de este mando". Gracias a las expresivas recomendaciones de estos virreyes, y atendiendo a sus largos años de servicio a la corona, en setiembre de 1809 Baleato fue ascendido a teniente de fragata.

Para entonces, las funciones que debía cumplir sobrepasaban largamente sus tareas iniciales, pues además de la labor de la enseñanza y del depósito hidrográfico debía el "reconocimiento a la vela de todos los buques entrantes en el Callao, por que se recelava la comunicación de una peste, la de dirigir la composición de un número de Ahujas de marear, instrumentos de reflexión, y otros que necesito el servicio; la inspección del braceaje del Bajo del Camotal, y colocación de su valiza, en el Puerto; las sumarias facultativas por pérdidas de Buques que han ocurrido; y la del examen de Documentos y diarios de Navegación de todos los Buques extranjeros libres y apresados que entraron en el Callao".

Los años finales de la presencia española, con Brown y Cochrane rondando frente a nuestras costas mientras cada vez más criollos conspiraban contra el régimen realista, debieron empeorar la ya mermada salud de Baleato. Al sobrevenir la desocupación española de Lima y el ingreso de las fuerzas de San Martín, en julio de 1821, Baleato fue capturado el 6 de julio junto con varios otros peninsulares y confinado en el convento de la Merced, donde se le procuró convencer para que firmara el acta de independencia y prestara servicios al nuevo gobierno. Al no acceder a estos requerimientos, se le trasladó a Ancón, donde habría de permanecer prisionero hasta que consiguió embarcarse en la fragata sueca Drottingen, que zarpó del Callao el 24 de febrero y luego de tocar en Río de Janeiro llegó a Cádiz el 29 de agosto de ese año.

En noviembre de 1822 solicitó ser destinado al Depósito Hidrográfico, lo que sólo le fue concedido en 1824, pasando a trabajar como delineador de dicha institución a órdenes de Martín

Fernández de Navarrete. Ascendido a teniente de navío en 1826, publicó ese año unas breves Instrucciones para delinear, sombrear y lavar planos y cartas. Permaneció en tal grado hasta 1846, por lo menos, siendo promovido a capitán de fragata algún tiempo después. La noche del 2 de enero de 1847, la muerte finalmente recogió a este anciano de ochenta y siete años.

Primer delineador del depósito madrileño desde los años treinta, continuó apoyando la cartografía americana, tal como lo evidencian las comunicaciones con Felipe Bauzá y los aportes que el propio Baleato hiciera a los fondos cartográficos españoles. Sin embargo, lo más fecundo de su vida sólo alcanzaría a plasmarse a través de la actividad de sus alumnos peruanos. El mundo marítimo que él encontró en 1790 había quedado definitivamente atrás, el conocimiento de las artes y ciencias náuticas, en especial de la cartografía, dejando una huella permanente en los pilotos y marinos peruanos.