

RASGOS BIOGRÁFICOS DEL CAPITÁN DE NAVÍO D. JUAN DE LATRE Y AISA

JUAN CARLOS MAESTRO CASTANEDA

La proyección aragonesa en América durante el s. XVIII es de todos conocida, como lo son sus figuras más representativas y de la talla intelectual de Argensola, Palafox o Mendoza. Pero esa participación tuvo otros puntos de referencia en numerosos oficiales que orientaron hacia las Indias sus cualidades excepcionales, temperamento activo y celoso cumplimiento del deber. Entre estos últimos nos detendremos en los rasgos biográficos del capitán de navío D. Juan de Latre y Aisa, Caballero de la Orden Militar de San Hermenegildo.

Parece llegado el momento de desbrozar silencios y corregir el olvido en el que hasta nuestros días se ha visto sometido este aragonés merecedor de aventajado concepto como marino, gran cartógrafo y patriota convencido que ingresó en la Armada con Carlos III cuando aquella intentaba reeditar alarifes de pasados siglos, pero que en el transcurso de muy pocos años observaría impotente no sólo el ocaso de nuestra escuadra sino la emancipación de las posesiones ultramarinas, por las que él había dado su vida, al redoble de los tambores de la invasión napoleónica que dejaban a España sin rey y sin dinastía.

En el Libro de Bautizados ¹ de la catedral de Huesca correspondiente al año 1769 consta lo fue el día 24 de junio Juan Antonio Benito Joseph

1. ARCHIVO DIOCESANO DE HUESCA (A.D.H).— Libro de Bautizados. Sec. 71, 137/1
Juan Antonio Benito Joseph Latre y Aysa. «Día veinte y cuatro de junio de mil setecientos sesenta y nueve bauticé yo el infrascrito vicario de la Catedral de Huesca a un niño, hijo legítimo y natural del Sr. Dn. Joseph Latre y de Dña. Antonia Aysa Conigels, púsele por nombres Juan Antonio Benito Joseph. Fue padrino e le tuvo D. Pedro Latre, a quien advertí el parentesco. Ramón Ruíz, Vicario» Esta información y otras complementarias han sido facilitadas por D. Juan José Generelo Lanaspá, por lo que le expresamos nuestra gratitud y reconocimiento.

Latre y Aisa, hijo de D. Joseph de Latre y Lacueva² y Dña. Antonia Aisa y Laguna. Sus primeros años debieron transcurrir en un ambiente de inquietud intelectual propiciada por la vinculación de su progenitor con la Universidad Sertoriana, en la que el 21 de mayo de 1779 concurre al grado de bachiller en leyes presentado por su propio hermano, D. Pedro de Latre, doctor al efecto en dicha facultad, y en la que oposita más tarde a la cátedra de doctorales. En 1787 es abogado de los Reales Consejos y un año después consta percibe retribuciones como catedrático de Prima de Leyes³.

I. LA PASIÓN POR EL MAR

No es de extrañar, pues, que desatado ese afán de conocer, el edificio de sus ideales desbordara el ámbito aragonés.

«Y considerando que Juan de Latre y Aisa, uno de éstos, a manifestado su inclinación a servir a S.M (que Dios guarde) habiendo ya conseguido la gracia de Cadete en la marina y no ha de poder presentarse en el Ferrol a su Comandante con las justificaciones de nobleza y demás que previene la real Ynstrucción deven concurrir en los Cavalleros Cadetes de Cuerpo tan distinguido, sin que se le asigne y asegure desde luego antes de tomar estado su legítima alimentaria y dotación correspondiente, con cuyos productos se pueda aiudar mientras esté en el Colegio, estudiando la aritmética, Matemática, y demás artes de su Ynstituto añadiendole sobre éstos algún tanto más»⁴.

Con este motivo le es asignado, según la posibilidad del otorgante y el haber de su madre ya fallecida, 800 libras jaquesas además del equipaje, uniforme y gastos de desplazamiento hasta su destino, aunque debía entenderse sujeto dicho legado a una serie de pactos y condiciones entre las que se incluía como significativas las siguientes:

«...que la dicha cantidad no la pueda exigir sino es en caso de tomar estado, que siendo el de Matrimonio deve ser con las prevenciones de la real Cédula sobre consentimiento paterno, en el que, en pago de dichas ochocientas jaquesas deverá recibir la Eredad llamada la 011a de siete Caizadas poco más o menos en la alquerdía... ».

«...la administración y cuidado de la referida Eredad haya de quedar en el donante, y en su caso en sus Herederos y sucesores hasta que tome estado dicho D. Juan de Latre y Aisa, sin más obligación, que la

2. A.D.H. José de Latre y Lacueva, hijo de D. Miguel y Manuela, casado con Isabel Lastanosa y bautizado en la Catedral en 1721. T.X, f.21

3. CAÑADA SAURAS, Javier: *Indice de los procesos de infanzonía conservados en el Archivo Histórico de la Real Audiencia de Aragón*, Instituto Salazar y Castro (CSIC), Hidalguía T.I, Madrid, 1978

4. ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE BURGOS (A.H.P.B). Privados II. doc.26

de acudirle con los tres años de estudios de matemática y demás artes de su Ynstituto, con sesenta pesos anuales que le faltan para completar los ciento y veinte de sus asistencias conforme previene la Real Ynstrucción, de forma que pasados éstos, y en saliendo de dichos Estudios a ser Oficial deberá cesar esta contribución de dichos sesenta pesos anuales»⁵

El 20 de junio de 1787 D. Antonio Valdés extiende el despacho por el que se le concede la plaza de guardiamarina⁶ con la que comienza su carrera en la Armada. Embarcado en el navío San Telmo (1789) hizo la campaña de evoluciones que mandó en aquella fecha el Exmo. Sr. D. Félix de Tejada, siendo destinado en diciembre de ese año a la corbeta San Pío con la que fue al Río de la Plata; allí, fue transbordado a las fragatas Sabina, Magdalena y por último al paquebote Santa Eulalia, con el que partió a principios de 1791 de Montevideo para hacer el reconocimiento de la parte más meridional de la costa patagónica, frontón de SE del Cabo de Hornos, e impidiendo el mal tiempo a la altura de las Malvinas⁷ completar su misión entraron en el Puerto de la Soledad. En este paraje D. Pedro Pablo Sanguineto, comandante de dicho buque y gobernador de las islas, le puso al cuidado del bergantín Piedad de SM.

Concluida esta comisión, mandó el navío San Julián, alias el Gálvez (6 febrero 1793), con el que recorrió todas las islas occidentales de aquel archipiélago y levantó un plano de ellas, desalojando de 8 a 10 embarcaciones angloamericanas allí fondeadas que se dedicaban a la caza de lobos y pesca de ballenas, destruyendo los edificios y huertas que habían erigido para facilitar su estancia en aquellos parajes, conduciendo prisioneras a dos goletas por encontrarlas indocumentadas. Latre pone de manifiesto el método empleado por los cazadores, consistente en la quema sistemática de las islas visitadas, preguntándose «si habrán hecho lo mismo con el ganado vacuno que con tanto esmero procura España conservar»⁸.

En 1794, siendo alférez de navío, regresó a Montevideo donde fue encargado por D. Antonio de Córdoba, jefe de escuadra y comandante general de Marina en aquel apostadero, de la subinspección de arsenales y del ramo de ingenieros, regresando al año siguiente a Europa en la fragata Rufina. En Cádiz fue embarcado sucesivamente en los navíos Elena, Descubierta y Leocadia, con la que regresa a Montevideo (1796) haciendo varios cruceros contra los buques ingleses desde Santa Catalina, en el Brasil, al Cabo de San Antonio, en el Río de la Plata, al mando del capitán de navío D. Antonio Gómez Barrero, dando vela con el mismo buque al Callao de Lima (1799).

5. A.H.P.B. Privados II, doc. 26

6. *Ibidem*, II, doc.22

7. No hay otra zona en el mundo expuesta a tan fuertes temporales.

8. A.H.P.B. Privados II, doc. 3

El año 1800 fue con dicha fragata y en conserva de las corbetas Castor y Atlántica al reconocimiento de las islas Galápagos y albergando la intención de limpiar aquellos mares de corsarios enemigos.

«Allí determinó la longitud de las expresadas Yslas por orden particular que llebó dicho Latre para el efecto del Comandante General de aquel Apostadero, D. Tomás de Ugarte, pues hasta aquella época se ignoró su verdadera posición, y aunque los Yngleses fueron después con objeto de situarlas correctamente en los Planos, hallaron solo uno y medio minutos de diferencia con la que Latre encontró, habiendo sido éste el primero que fixó su verdadera posición» ⁹.

El problema del cálculo de los meridianos, imprescindible para un cartógrafo, precisaba la observación de los satélites de Júpiter. El de la latitud (posición relativa en cuanto al polo y el ecuador) era ya conocido desde fines de la Edad Media, sin embargo para determinar la longitud (posición relativa, bien occidental, bien oriental a partir de un meridiano de referencia) se hizo preciso esperar hasta el siglo XVIII en que por la observación astronómica de la emersión de dichos satélites pudo fijarse con exactitud. De igual manera, para la formación de los topógrafos se hacía imperativo el conocimiento de dicho método, como queda de manifiesto en el contorno de los países si los comparamos con los mapas del siglo anterior ¹⁰

II. EN EL HORIZONTE, FILIPINAS

Transbordado al bergantín El Peruano (1801), recorrió toda la costa desde Panamá hasta frente de Valparaíso, islas de San Félix, etc. en persecución de buques enemigos. Hacia mayo de 1802, conseguida la paz con los ingleses, recaló en El Callao de Lima el navío Santo Domingo de la Calzada ¹¹, de la Real Compañía de Filipinas, y no obstante ser urgente su salida para Manila el capitán y pilotos se resistieron a ella por ser el Monzón contrario ¹². Habiéndose celebrado en el palacio del virrey dos juntas de facultativos con este fin, se resolvió en una y otra que no podía emprenderse la navegación hasta entrado noviembre, con lo que los caudales del rey y la compañía se perderían irremediabilmente.

⁹. *Ibidem*, doc. 8

¹⁰. VV.AA. *Aragón y América*. EGIDO, Aurora, Diputación General de Aragón, Zaragoza 1986, p.223

¹¹. A.H.P.B. Privados II, doc. 13. Plan de combate de la fragata Santo Domingo de la Calzada. Navío de siete cañones. Partió a finales de 1801, probablemente del puerto de Pasajes, llevando nuevas máquinas de despepitar, cardar e hilar el algodón en las que se había depositado gran confianza.

¹². Fenómenos meteorológicos producidos por la variación térmica entre el Continente asiático y el Océano Indico que producen un viento periódico que cambia de dirección cada seis meses.

Para acreditar lo infundado de las resoluciones y el dictamen del fiscal de S.M Sr. Gorbea en tal sentido, el comandante general de Marina, D. Tomás de Ugarte, dio orden a Juan de Latre para que fuese inmediatamente a encargarse de recibir el mando de dicha expedición. Concluido de aparejar, orientó la vela hacia el puerto de Sisyam, en la contra-costa de Luzón el 17 de julio, a través del Cabo de Hornos y conduciendo en el buque algo más de un millón de duros y otros efectos; llevaba por segundo suyo a un tercer piloto de la Armada, por no haberse atrevido a hacer la navegación el antiguo capitán ni su segundo. A principios de octubre llegó a las inmediaciones del referido puerto que al no estar éste señalado en las cartas necesitó un trabajo y vigilancia extraordinarios para conseguir una feliz recabada, dando parte de la misma al Exmo. Sr. Ignacio María de Alava, general de nuestra escuadra en la India, quien le contestó que siendo contraria la estación no podría salir de aquel surgidero hasta el mes de mayo, *«Más teniendo Latre una grande confianza con el Buque de su mando, y su buena tripulación; después de haver levantado, como era su obligación, un plano de aquel Puerto emprendió por sí solo el viaje para Manila, y después de 20 días invertidos en espiarse y dar diferentes bordos, cuando el viento dio lugar, consiguió fondear en la Bahía de Manila sin la menor avería en la mañana del 27 de Diciembre de 1802»*¹³.

Con los conocimientos de la época, las Filipinas se situaban en la zona castellana del Tratado de Tordesillas, aunque su acceso debería hacerse durante muchos años partiendo de la costa americana, tratando de evitar los celos portugueses. De acuerdo con la cédula de creación, los viajes de la compañía a ese archipiélago podrían hacerse indistintamente por el Cabo de Buena Esperanza o el de Hornos, con escala en los puertos españoles del Pacífico Sur, entre los que el de Lima se convirtió en fijo.

El regreso era obligatorio practicarlo directamente a la Península con prohibición expresa de tocar en cualquier puerto americano.

En caso de utilizar buques reales a flete, a la Real Compañía se le reconocía el derecho a elegir su capitán y tripulación, pero si éstos eran de la Armada se le eximía de la fianza equivalente al valor del buque que tenía que depositar como seguro antes de iniciar el viaje¹⁴. Dados los beneficios que suponía dicho tipo de contratación y los beneficios económicos que reportaba, no es de extrañar que se recurriera con frecuencia a esta práctica.

13. A.H.P.B. Privados II, doc. 8

14. GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos Marítimos Españoles*, Ed. Mensajero, Bilbao 1991, Vol. IV

Partió hacia Europa (20 de febrero de 1803) entrando en el puerto de Vigo en el mes de julio del mismo año. Como resultado de sus largas, penosas y continuas navegaciones llegó tan escorbutado ¹⁵ al mencionado puerto que la piedad de SM le concedió una licencia temporal en la Corte para restablecerse.

Pero a los seis meses se le reclamaba para trasladarse a la bahía de Cádiz y tomar el mando de otra expedición de la misma compañía que por el Cabo de Buena Esperanza debía ir a Manila, Cantón y regresar a la Península.

«Obedeció al momento, y solo exigió la gracia de que no se embarcase en su Buque Piloto alguno, pues llebando por su segundo a D. Joaquín de Sagasti, Oficial excelente de Marina, eran ya suficientes para el completo, y aun el mejor desempeño de toda la comisión...» ¹⁶

En la instrucción reservada ¹⁷ que al efecto le da la Dirección de la R. C. de Filipinas, se le aconseja estar en permanente noticia de la posible entrada en guerra de España, eludir los cruceros con buques ingleses y franceses, así como evitar la arribada al Cabo de Buena Esperanza por lo peligrosa que se considera, debido a que el viento produce mares muy gruesas y vientos aturbonados en la zona ¹⁸. Si al acercarse a los mares de Europa no tuviera noticia muy contrastada de mantenerse la neutralidad española, se dirigiría a Canarias y, en caso de rompimiento o próximo rompimiento, debía permanecer en la rada de Santa Cruz de Tenerife u otro puerto del archipiélago.

Se hace a la vela el 3 de mayo de 1804, llegando a Cavite (2 de septiembre) sin novedad alguna, y de ahí a Cantón (China). Notifica que esos mares están infectados por la piratería, no siendo suficientes para acosarles las fuerzas del mismo emperador. En el extracto de su navegación encontramos detalles de sumo interés, como la gran importancia de las sondas, hasta el punto que hubo momentos de hacerlas cada dos horas. De igual forma, cuando se dirige al estrecho llamado de Gaspar, nos dice cuales son las noticias que en el momento actual sobre el mismo se tienen:

- Esteban Marchán: en su viaje de la vuelta al mundo.
- Diario del Capitán Wilson: del Carnatik.
- Stephen Willians: Capitán del Sullivan.

15. El escorbuto es una enfermedad producida por falta de vitamina C, y supuso una pesadilla para las navegaciones de los siglos XVI y XVII diezmando las tripulaciones. Hacia la mitad del s. XVIII se estableció con claridad la prevención contra esta enfermedad: unas gotas de zumo de limón o naranja frescos.

16. A.H.P.B. Privados II, doc. 8

17. *Ibidem*, doc. 14

18. *Ibidem*, doc. 15. Relación de los desperfectos causados a la embarcación por las tormentas del Cabo de Buena Esperanza.

El 6 de mayo tienen conocimiento de la ruptura de hostilidades con Inglaterra por una fragatilla americana. A la vista de los acontecimientos, se determina poner rumbo a Montevideo tratando de evitar convoyes enemigos que vayan a la India, Isla de la Trinidad o Río de Janeiro, considerando peligroso dirigirse a Canarias.

El 20 de junio de 1805 llegaban a Maldonado ¹⁹; solamente unos meses antes del gran desastre de Trafalgar.

III. AIRES DE LIBERTAD EN EL RÍO DE LA PLATA

Hallándose Latre en el Río de la Plata se produjo el ataque inglés a la ciudad de Buenos Aires ²⁰. Con presteza se presentó al virrey, Marqués de Sobremonte, para que lo empleara donde lo creyera útil. Fue destinado al paraje donde los enemigos estaban desembarcando, y allí tomó el mando de la Artillería; protegido por 400 hombres de milicias a caballo, sostuvo un largo fuego con el ejército enemigo. Lo mismo verificó en una segunda acción del mismo día, 26 de junio, en el riachuelo de Barracas, logrando por entonces rechazar al invasor.

«Entregado sin embargo Buenos Ayres el 27 de Junio a las tropas enemigas, quedó prisionero de ellas, y aunque en el acto de la reconquista del día 12 de Agosto inmediato contribuyó entre la masa del Pueblo a la rendición del enemigo e hizo desde el Muelle un vivo fuego para rendir algunas de sus embarcaciones, que intentaron en vano el escaparse, y en su consecuencia el Sr. D. Santiago de Liniers en el 14 del mismo le comisionó para ir a la Escuadra Ynglesa que estaba al mando del Popham para arreglar ciertas condiciones, cuyo encargo desempeñó a satisfacción de sus Gefes; en una Junta de Oficiales venidos de Montevideo, que se tuvo posterior, se resolvió que todos los oficiales prisioneros debían seguir como tales, mientras durase la guerra, i que no fuesen canjeados. Esta extraña resolución que fue desaprobada por S. M le privó de tener parte en las gracias concedidas por las acciones de la reconquista y defensa de Buenos Ayres de 1807»²¹.

Su celo y eficacia en el servicio se mantuvieron fieles a la Corona en los diversos destinos que, por encargo de **D. Santiago de Liniers** y **D. Jose María Salazar**, desarrolló hasta la instalación de la Junta Insurreccional de Buenos Aires de 1810; no habiendo querido reconocer esta fue expulsado de la ciudad con el resto de los oficiales de Marina que adoptaron la misma postura. La autoestima creada tras los ataques ingleses, en

19. *Ibidem*, doc. 11. Lista de los oficiales de mar y tripulación de la fragata Santo Domingo de la Calzada a su regreso a Cádiz, y socorro que tienen percibido.

20. *Ibidem*, doc. 1. Relación circunstanciada de la toma y posterior liberación de Buenos Aires. Anónima; posiblemente debida a Latre.

21. *Ibidem*.

los que españoles y criollos aunaron esfuerzos, concienciaron a estos últimos hasta dónde podían llegar en sus capacidades defensivas²² de tal manera que las conspiraciones, que torrencialmente se suceden en América en el siglo **XVIII**, son obra suya²³.

Mandó una compañía que en la acción del 12 de julio se desarrolló en Montevideo contra los cuerpos de Infantería de Murriondo²⁴ y Balvín, los cuales fueron desarmados y disueltos. En mayo del año siguiente (1811) fue destinado para dirigir una división de tres buques de guerra contra los insurgentes, concluida a satisfacción de sus jefes.

«En el Octubre inmediato fue nombrado por el mismo Exmo. Señor D. Francisco Xavier de Elio para ejecutar y hacer cumplir los artículos del tratado de armisticio que se celebró en aquella época, entre Montevideo y Buenos Ayres, cuyo encargo con otros de la mayor importancia y consecuencia, aunque fueron largos, difíciles y penosos logró desempeñarlos a satisfacción de dicho Señor Elio, del Señor de Vigodet su sucesor, y del Pueblo también de Montevideo»²⁵.

En 1812 se le concedió el retiro del servicio activo, sin goce de sueldo alguno al hallarse incomodado por una enfermedad escorbútica, aunque siguió en la defensa de la heroica Montevideo hasta la toma de ésta, en que cayó prisionero, huyendo a Río de Janeiro y regresando a Europa con pliegos de aquella legación para nuestro gobierno.

Llegado a la Corte, el rey le nombró capitán de navío en la clase de retirado atendiendo a sus buenos y dilatados servicios, condecorándole el 28 de octubre de 1816 con la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. En su hoja de servicios consta, igualmente, que Juan de Latre cedió su sueldo en favor de la Real Hacienda, desde el 8 de agosto de 1809 hasta que terminase la guerra contra Francia; oferta que fue aceptada por la Junta Central, en cuya consecuencia desde la referida fecha desempeñó a sus expensas y sin interés alguno diferentes servicios y cargos en mar y tierra, así como algunas comisiones diplomáticas²⁶.

A lo largo de estas líneas hemos enumerado las virtudes que adornaron la figura de **D. Juan de Latre y Aisa**, pero quizá el hecho que mejor demostraría su enorme humanidad fue la decisión adoptada cuando, con motivo de su segundo viaje a Filipinas en 1805, trajo consigo a dos niños

22. CERVERA PERY, José: *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Ed. Mapfre, Madrid, 1992

23. VICENS VIVES, J.: *Historia de España y América social y económica*, Ed. V. Vives, Barcelona 1982, T. IV, p. 414

24. D. José de Murriondo, jefe de los vizcaínos. Había participado con Liniers en la liberación de Buenos Aires, y Latre nos dice que en ese momento era segundo piloto mercante. Fue la persona a quien los bonaerenses confiaron la misión de apresar al virrey Sobremonte.

25. A.H.P.B. Privados II, doc. 8

26. Comisión de D. Juan del Castillo y Carróz, plenipotenciario de S.M. en la Corte de Brasil, en febrero de 1814 al Río de la Plata.

de corta edad: José María y Julián Pío, de 9 y 11 años respectivamente, hijos ambos de D. José Luis González Calderón, vecino del comercio de Manila, sosteniéndoles y educándoles a sus expensas hasta el año 1814 en que regresó para la Península, confiando en la palabra dada por su padre de reponerle en todos los desvelos invertidos en los referidos jóvenes²⁷

Enfermo y cansado, el 19 de julio de 1828 otorga su testamento²⁸ en la villa de Madrid, depositando entera confianza en D. Andrés Comige, tesorero jubilado de S.M, para que se le entierre en la iglesia o lugar que crea conveniente a su clase de oficial retirado. Lega 10.000 reales a Dña. Josefa Quirós y 30.000 a su hija María, como dote en consideración al cuidado y esmero con que le han asistido; a Marcos Alvarez, la tienda de vinos con sus existencias, sita en la calle del Príncipe, e instituye por único y universal heredero a su sobrino D. Manuel de Latre, brigadier de los Reales Ejércitos, con obligación de asistir a la hermana del otorgante, Dña. Juana, religiosa en el convento de Santa Clara de la ciudad de Huesca.

«Aunque sabe firmar manifiesta no permitírsele hacer la gravedad de la enfermedad que padece...»²⁹.

IV. CONCLUSIÓN

A través de estas breves líneas se ha intentado la ardua tarea de proporcionar una visión ajustada de las acotaciones biográficas sobre D. Juan de Latre y Aisa. Consumado ya el recorrido y a tenor de la fragmentaria documentación disponible, el tema reclama la necesidad de un estudio que bucee con solvencia en los distintos repositorios, aportando datos que nos ayuden a conocer mejor su figura y a alcanzar una propuesta explicativa de la época que nos ocupa.

Las dificultades mayores proceden de la propia vitalidad del tema, lo que a su vez no es contraproducente, sino deseable. Quedan emplazados, por tanto, a apoyarse en este somero esbozo quienes a la luz de todas las consideraciones y estimulada su curiosidad intelectual, se sientan atraídos por esta trayectoria vital.

27. A.H.P.B. Privados II, doc. 20

28. A.H.P.B. Privados II, doc. 25. Otorgado ante Marcial Nazár.

29. Ibidem