

Expediciones marítimas: testimonio de la presencia española en América

PILAR DEL CAMPO HERNÁN

LA Armada española cuenta con un valioso patrimonio documental, testimonio del papel protagonista que ha tenido esta institución a lo largo de varios siglos en la historia de España: en sus viajes de exploración, descubrimiento y conquista; en el mantenimiento del tráfico indiano; en la defensa y protección de las costas peninsulares y de los territorios virreinales.

A pesar de que se han sufrido pérdidas irreparables, conserva actualmente en sus propios archivos cerca de 45.000 metros lineales de documentos, cuya cronología se extiende entre los siglos XVIII y XX. Dos de ellos son archivos históricos, y entre sus fondos documentales destacan los relacionados con los arsenales y la construcción naval, los documentos de buques, con sus historiales y diarios de navegación.

Asimismo, custodian la documentación relativa a todos los Cuerpos de la Armada con sus expedientes personales y hojas de servicio en las que se describen los acontecimientos de su vida militar¹. Una gran variedad de asuntos relacionados con la navegación mercantil, correos marítimos, corso y presas, pesca marítima, academias navales, etc. que harían interminable su enumeración.

De la presencia española en América, de su geografía y de su cultura se tiene constancia en nuestros archivos a través de los innumerables documentos que generaron las expediciones político-científicas y de límites realizadas desde el último tercio del siglo XVIII y a lo largo del siglo XIX.

Historiadora y Técnica Superior de Archivos del Ministerio de Defensa de España, es actualmente Directora Técnica del Archivo del Museo Naval y Jefe de la Sala de Investigación del Órgano de Historia y Cultura Naval, con sede en Madrid, organismo encargado de la protección, investigación y difusión del patrimonio histórico-artístico de la Armada. Entre 1994 y 1999 desempeñó la Jefatura de la Sala de Consultas en el principal archivo histórico de la Armada, el Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán". Coordinó el proyecto de descripción y digitalización de los fondos de la sección de Expediciones a Indias, de interés para la historia moderna de América, Asia y Filipinas. Autora de artículos sobre el patrimonio documental y los archivos de la Armada y de numerosos instrumentos de descripción y consulta de los diferentes archivos en los que se ha desempeñado. Autora de diversos artículos y ponencias sobre la materia y, en especial, sobre la cartografía procedente de las expediciones marítimas españolas en América y las islas Filipinas.

1. Destinos en tierra y en buques, mandos y condecoraciones y todo un amplio historial del que se pueden extraer además interesantes descripciones de las comisiones desempeñadas y sus vicisitudes.

EXPEDICIONES MARÍTIMO-CIENTÍFICAS EN AMÉRICA

Estos numerosos viajes se enmarcan en un programa reformista e ilustrado que aborda la administración borbónica a lo largo del siglo XVIII, necesitada de recuperar el control del Pacífico, de asegurar de forma eficiente las rutas comerciales y de reforzar la capacidad defensiva de los puertos de América y Filipinas. También en el espíritu de estas expediciones subyace la loable competencia establecida entre la comunidad científica internacional, también la emulación de tiempos gloriosos y, por supuesto, el anhelo de expansión territorial de las principales potencias europeas y de Rusia.

El esfuerzo realizado es magnífico, y la Marina, que contaba con unos hombres y unas instituciones de altísimo nivel científico, se convierte en un instrumento fundamental de la política exterior, que no duda en proporcionar para todos estos viajes los recursos técnicos y científicos necesarios. La derrota que sufre España en la guerra de los siete años librada entre 1756 y 1763 y la liberalización del comercio explican la necesidad de disponer de cartas náuticas, vistas de costas y planos en zonas estratégicas del continente americano que garanticen la seguridad del tráfico comercial.

Por este motivo, la política expedicionaria del gobierno intensificó en el último tercio del siglo XVIII las comisiones hidrográficas, con el objetivo de conseguir unas derrotas más rápidas y seguras y de perfilar con precisión las costas americanas: la América septentrional y meridional en su vertiente pacífica y atlántica, las islas de Barlovento, Tierra Firme y el Seno Mexicano, territorios vitales en importancia geoestratégica.

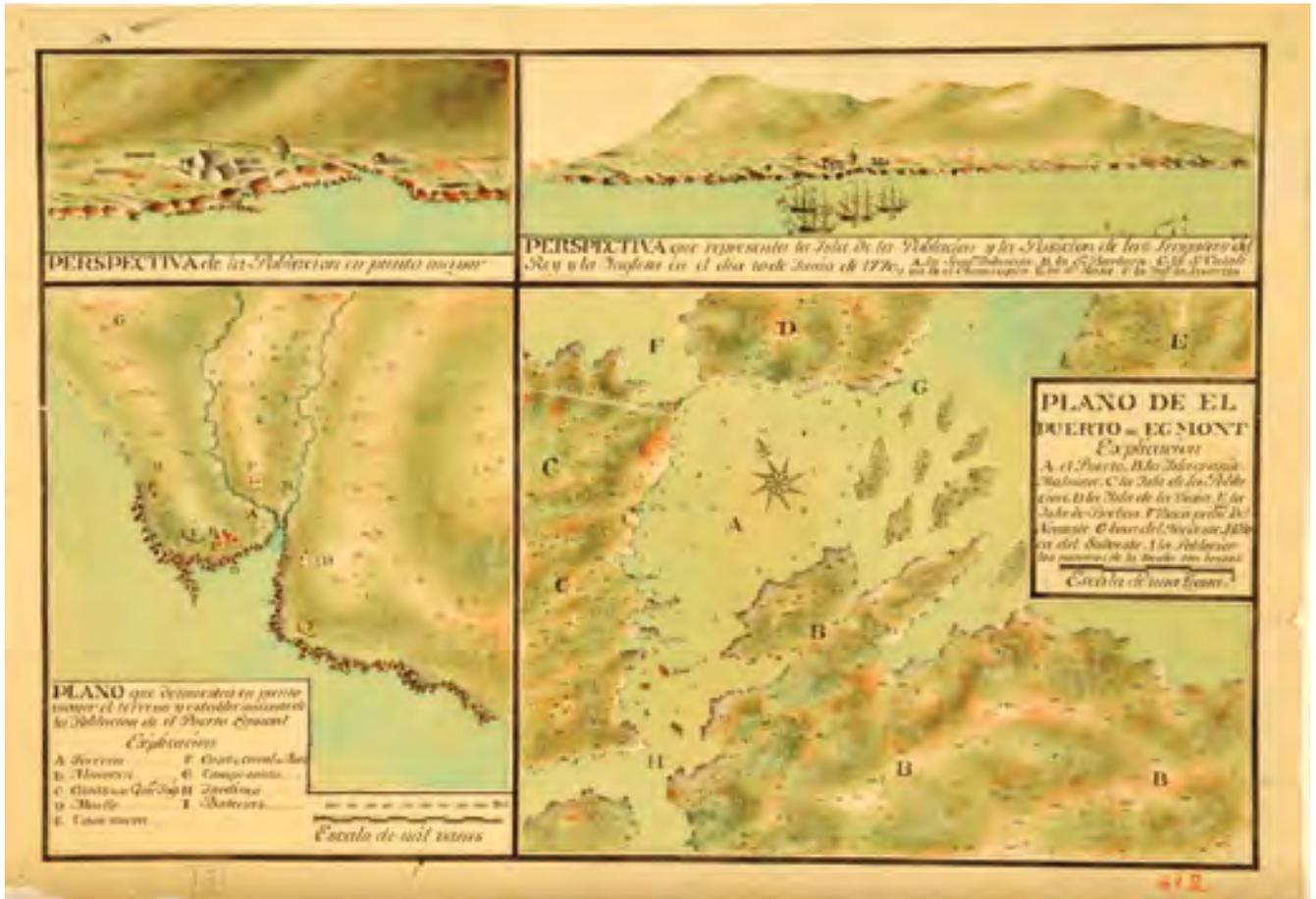
Se inicia de forma paralela una constante y extraordinaria actividad científica destinada a ampliar el conocimiento de América: se cultiva el estudio de la naturaleza, de las costumbres de las poblaciones nativas y de la geografía, entre otras ciencias, enmarcándose todo ello en ese espíritu racionalista, utilitarista y culto que preside la centuria.

José Espinosa y Tello, jefe de Escuadra de la Real Armada, destacado cartógrafo y geógrafo español, publica unas *Memorias* (1809) sobre las observaciones astronómicas realizadas por los navegantes españoles en distintos lugares de la tierra. Esas observaciones tienen la finalidad de editar las pertinentes cartas de navegar y recogen la actividad expedicionaria tanto en el continente americano como en Europa, Filipinas y en otras áreas del Pacífico.

A modo de introducción incluye un discurso escrito por Luis María de Salazar, intendente general de Marina, sobre “los progresos y estado actual de la hidrografía en España”. Un magnífico relato de las expediciones y viajes que realizó la Armada española.

Las memorias se estructuran en el modo siguiente:

- Memoria primera. “Observaciones practicadas en las costas de España y África y en las del mar Mediterráneo, islas Canarias y de las Azores”.
- Memoria segunda. “Observaciones practicadas en las costas del continente de América y sus islas desde Montevideo por el cabo de Hornos hasta los 60 grados de latitud septentrional”.



Plano que demuestra en punto mayor el terreno y establecimiento de la población de Puerto Egmont y la posición de las fragatas del Rey y la Inglesa el 10 de Junio de 1770. El combate de Puerto Egmont (o Puerto de la Cruzada) se produjo cuando una expedición española al mando de Juan Ignacio de Madariaga intimó a la guarnición británica establecida en la isla Trinidad al norte de la isla Gran Malvina desde 1765 a abandonar el territorio. La imagen presenta las perspectivas de la población en punto mayor de la posición de las fragatas, los planos del puerto de Egmont y el terreno en que se ha establecido la población. Ref.: 49-B-8



Fragmento del mapa de la primera expedición de la Real Compañía Marítima que salió de Santander al cargo de su comandante Juan Muñoz y llegó a Puerto Deseado, Patagonia argentina, el 26 de febrero de 1790. Ref.: 48-A-15.



Carta esférica de la parte Sur de la América Meridional, 1808. Se observa el Estrecho de Magallanes según el resultado de la última expedición y los demás puntos, según las mejores noticias de los viajeros antiguos y modernos que los han reconocido. Elaborado por Fernando Selma (1752-1810). Ref.: 50-B-10.





Derrotero de las costas del Pacifico,
siglo XVII. Miscelánea 1202.

– Memoria tercera. “Observaciones practicadas en las islas Marianas y Filipinas, en la Nueva Holanda y en el archipiélago de los Amigos”.

– Memoria cuarta. “Observaciones astronómicas practicadas en Puerto Rico, La Guaira, Cartagena de Indias, La Habana y Veracruz para la exacta colocación de estos lugares y noticia de los trabajos hidrográficos ya ejecutados en las islas de Barlovento y Antillas, en las costas de Tierra firme y en el Seno Mexicano”.

La importancia que tiene el continente americano para la Corona española explica que se dediquen exclusivamente dos de esas memorias a describir los levantamientos cartográficos efectuados en la América meridional y septentrional, por un lado, y en el Seno Mexicano y Tierra Firme, por otro.

Esos levantamientos fueron realizados con una asombrosa precisión y han servido de base para el perfecto conocimiento de las costas de España, de América, Asia y otros continentes. Tan solo la lectura del *Discurso* introductorio nos revela la dimensión de estas empresas de Estado.

A estas expediciones emprendidas con el objetivo de perfeccionar la hidrografía se unen las noticias y observaciones aisladas que aportan comandantes y pilotos en diferentes viajes, ya sea cumpliendo misiones gubernamentales o sirviendo a los intereses del comercio y tráfico mercantil.

Siguiendo el hilo conductor de las citadas *Memorias*, haremos un recorrido breve por las expediciones más significativas, las dirigidas a las zonas de mayor interés estratégico, y cerraremos el texto con la referencia a la más importante

empresa científica ilustrada realizada por la Marina española: la expedición de Alejandro Malaspina y José de Bustamante.

AMÉRICA MERIDIONAL

Hasta el último tercio del siglo XVIII, las cartas náuticas carecieron de la precisión y de la exactitud necesaria para abordar las largas y dificultosas navegaciones, especialmente en la parte meridional de América, el estrecho de Magallanes, el cabo de Hornos y zonas geográficas cercanas a Chiloé.

Estrecho de Magallanes

La exploración de esta zona geográfica fue un objetivo constante, ya que era vital controlar el paso interoceánico. Las inciertas noticias que se tenían acerca del citado estrecho, la pérdida de los planos anteriormente trazados y su importancia estratégica motivaron esta expedición destinada a determinar la ruta más segura y proteger el paso más importante de entrada al Pacífico.

Obedece, como tantos otros viajes, a objetivos geopolíticos y comerciales: vigilar los asentamientos de otras potencias y perfeccionar los levantamientos hidrográficos de cartas y derroteros que aseguraran unas rutas marítimas cada vez más transitadas, tanto por su vertiente atlántica como pacífica.

El capitán de navío Antonio de Córdoba fue el comandante designado para liderar esta misión, protagonizó una comisión hidrográfica de una alta calidad científica que fue realizada en dos campañas, una entre 1785 y 1786 y otra entre 1788 y 1789. Embarcaron oficiales de reconocido prestigio con los más modernos instrumentos de precisión, imprescindibles para dotar de la mayor seguridad posible las operaciones astronómicas y geográficas.

La primera expedición zarpó de Cádiz en la fragata Santa María de la Cabeza el 9 de octubre de 1785 con el objeto de comprobar si era más adecuada la navegación por el estrecho o por el cabo de Hornos y de formar las cartas más



Plano de tres bahías del Estrecho de Magallanes. Elaborado por Antonio de Córdoba a bordo de la fragata Santa María la Caveza, 10 de junio de 1786. Ref.: 53-C-8.

exactas para la navegación. Se levantaron los márgenes del estrecho de Magallanes, desde el meridiano de Vírgenes hasta el cabo Lunes. Regresó el 1.º de junio de 1786, y en este primer viaje se decidió que no debía practicarse la navegación por el estrecho.

Por causas diversas, no se pudo reconocer la parte occidental del estrecho, ni fijar la posición de los cabos de Pilares y Victoria, por lo que se ordenó otra expedición bajo el mando del mismo oficial con los paquebotes Santa Eulalia y Santa Casilda. Además de la dotación ordinaria de sus oficiales, embarcaron otros dos especialmente encargados de la parte científica e instrumental. La expedición salió del puerto de Cádiz en octubre de 1788 y regresó a mediados de mayo del año siguiente.

El resultado fue una espléndida cartografía y, como acabamos de indicar, el abandono del estrecho de Magallanes, recomendándose la práctica de la navegación por el cabo de Hornos.

Río de la Plata

Este grandioso río de la América meridional tenía una importancia estratégica fundamental que ofrecía, sin embargo, una dificultosa navegación; esta circunstancia determinó el estudio de su hidrografía, comisión altamente compleja que fue desempeñada –de forma intermitente dadas las circunstancias políticas del momento– por el experimentado piloto Andrés de Oyarbide entre 1800 y 1805.

En la instrucción se le exige una alta precisión en los trabajos hidrográficos: conocer la profundidad, naturaleza y calidad del fondo. Esas tareas prácticas debían expresarse rigurosamente sobre la carta de navegar con el fin de guiar a los navegantes en la tremenda peligrosidad de sus aguas. Felizmente, la *Carta esférica del Río de la Plata*, levantada a partir de los trabajos efectuados por este piloto, fue publicada por la Dirección de Hidrografía en 1812.

COMISIÓN DE LÍMITES DE ESPAÑA CON PORTUGAL EN AMÉRICA MERIDIONAL

Desde los comienzos del siglo XVI comenzaron las disputas sobre la demarcación de límites entre los dominios de las Coronas de España y Portugal. La firma del tratado de 1750 impulsa la organización de viajes con el fin de explorar las fronteras entre ambos países, tanto en el norte como en la frontera meridional. Para efectuar los estudios de la línea de demarcación en el norte, se envió la conocida expedición al Orinoco (1751-1761), al mando del capitán de navío José de Iturriaga.

Las operaciones bélicas en la Colonia del Sacramento y una nueva firma de tratado (Tratado de San Ildefonso de 1777) provoca la realización de nuevos levantamientos hidrográficos. La comisión encargada de fijar los límites en el sur (1781-1801) se realiza con el concurso de destacados oficiales de la Marina española, como José Varela y Ulloa, Diego de Alvear, Félix de Azara y Juan Francisco de Aguirre, que encabezaron diferentes partidas.

Hacia 1804 se da la orden de regreso a la península de las partidas demarcadoras con toda la documentación generada². Salen de Montevideo el 9 de agosto de 1804 en una escuadra compuesta por cuatro fragatas (Clara, Fama, Medea y Mercedes) que fueron atacadas por una flota británica en las cercanías del cabo

2. Aunque el objetivo prioritario era fijar límites con Portugal, la Corona española mostraba interés científico en estos territorios, por lo cual se realizaban estudios geográficos e hidrográficos, de historia natural y diarios de los límites. Destaquemos, entre otros, la historia natural de Félix de Azara, que bajo el título de *Descripción histórica, física, política y geográfica de la provincia de Paraguay* ofrece una riquísima visión de la cultura de dicha provincia.



Mapa de las marchas que hicieron las tropas desde la Colonia del Sacramento hasta las Misiones, elaborado por el señor Gomes Freire de Andrade, gobernador que dirigió la comisión para la demarcación de límites, y por Miguel Angelo Blasco, militar italiano encargado por el rey Juan V para formar parte de la expedición de 1750; realizaron mapas de la zona y planos para construir fortificaciones, [c 1750]. Ref.: 43-D-4.

de Santa María. Entre los bienes incautados por los ingleses hay que mencionar buena parte de la documentación producida en estas demarcaciones de límites.

AMÉRICA SEPTENTRIONAL. VIAJES A LA COSTA NOROESTE DE AMÉRICA

Las costas occidentales del Virreinato de Nueva España fueron el escenario donde los navegantes españoles lideraron las más aguerridas misiones a lo largo de los siglos XVI y XVII. Aquellos exploradores, a bordo de buques mal pertrechados, lucharon contra los elementos y la adversa climatología en costas inaccesibles y desconocidas.

A principios del siglo XVIII, las costas norteamericanas del Pacífico permanecen ignoradas para las potencias mundiales, incluida España. A mediados de siglo se conoce la presencia colonizadora de rusos en Alaska, renaciendo la idea de descubrir un canal interoceánico por el norte entre el Atlántico y el Pacífico, paso que reduciría notablemente la comunicación entre Asia y Europa.

La expulsión de los jesuitas marca el principio de una nueva fase de exploraciones: última etapa de descubrimientos en territorio americano que despertaron



Plano del puerto de San Francisco, registrado por el paquebote de San Carlos al mando del teniente de fragata de la Real Armada Juan Manuel de Ayala en este año de 1775. Ref.: 3-D-7.

intereses económicos y geoestratégicos en las potencias³. Con la finalidad de investigar la presencia de los rusos y de los ingleses en la costa americana del Pacífico y consolidar la presencia española en esas latitudes, se despachan varias expediciones marítimas, siendo necesario para ello contar con un puerto estratégicamente bien situado que sirva de base a la Marina y de arsenal para la construcción y aprovisionamiento de los barcos.

A estos objetivos sirve la creación en 1768 del Departamento de San Blas, para facilitar la habilitación de buques con un pequeño astillero donde se construyen, carenan y conservan los pertrechos de su armamento.

De este puerto salió en 1774 el alférez de fragata Juan Pérez con la corbeta Santiago, subió hasta el paralelo de 55°, siendo el primero que fondeó a la entrada del puerto que llamó de San Lorenzo, posteriormente denominado con el nombre de Nutka. Nuestros marinos repitieron la exploración de aquellos mares con varias expediciones, ascendiendo hasta más allá de los 60° de latitud⁴.

Expedición de las goletas Sutil y Mejicana al Estrecho de Juan de Fuca

La búsqueda del mítico estrecho de Anián, un paso interoceánico por el norte de América que permitiera el establecimiento de una nueva ruta comercial con el oriente asiático, fue uno de los mayores objetivos que persiguieron los navegantes y exploradores a lo largo del tiempo⁵. En 1792, con el fin de verificar la existencia de este famoso *paso* entre el océano Pacífico y el océano Atlántico se propone al virrey de México un nuevo reconocimiento del citado estrecho, conocido también como estrecho de Juan de Fuca⁶, para lo que se habilitaron en la ciudad de Acapulco dos pequeñas embarcaciones, las goletas Sutil y Mejicana.

3. Los mapas de América del Norte en su vertiente Pacífica, anteriores a la llegada de los marinos españoles en 1774, carecían de exactitud; su perfeccionamiento científico, a pesar de la temprana presencia de los rusos en Alaska y de otros marinos europeos como Cook y La Perouse, corresponde fundamentalmente a España.

4. Sirvan de ejemplo los viajes de B. Heceta, J. F. de la Bodega y Cuadra, I. Arteaga, F. Maurelle, López de Haro, M. Quimper, F. de Eliza, E. J. Martínez y S. Fidalgo.

5. España y Portugal desde el siglo XVI dominaban en exclusiva el estrecho de Magallanes y el cabo de Buena Esperanza, respectivamente, en sus viajes a los mares de Asia.

6. Marinero griego que aseguraba haber embarcado con navegantes españoles en 1592 en la búsqueda de ese paso legendario.

Bajo el mando de los capitanes de fragata Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, pertenecientes a la dotación de A. Malaspina y J. de Bustamante, se realizó un minucioso reconocimiento de este desconocido laberinto. Exploraron ese territorio durante cinco meses, dejando completamente decidido que por el canal de Fuca no existía el paso que se había supuesto para el mar Atlántico. El resultado de ese importante viaje fue impreso en 1802 con el título de *Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca*.

AMÉRICA SEPTENTRIONAL.

EXPEDICIONES AL MAR CARIBE

El nombramiento en 1783 de Antonio Valdés al frente de la Secretaría de Estado y de Despacho de Marina coincide con el inicio de un ambicioso programa hidrográfico en el que el Caribe es un objetivo esencial por ser vital para la defensa del continente.

Los viajes marítimos desde España a La Habana, Veracruz y Cartagena de Indias eran muy frecuentes pero adolecían de peligros derivados de las deficientes situaciones geográficas de aquellas zonas y de errores en las cartas de navegar. Así, con la finalidad de corregir estos errores y de liberar al comercio y al Estado de tantos naufragios, se propone el levantamiento cartográfico de la América septentrional y el Mar Caribe. Estas zonas serían, sin duda, el escenario de enfrentamientos armados en el caso de desatarse combates entre las principales potencias europeas.

Reconocimiento de la parte oriental de la isla de Cuba por Ventura Barcaiztegui, 1790-1793

Sin duda, Cuba ocupaba una privilegiada posición estratégica para el comercio y la navegación. En 1789 se comisionó, como primera etapa del ambicioso proyecto hidrográfico, al teniente de navío Ventura Barcaiztegui a bordo del paquebote Santa Casilda. Se le indicaba, asimismo, que averiguara la idoneidad de algunos de sus puertos para la conducción de maderas de calidad que abundaban en aquella isla y que servían para el consumo de nuestros arsenales.

En enero de 1793, la expedición regresa a España, habiendo conseguido el objetivo cartográfico previsto. Fruto de esta comisión se levantó, entre otras, una importante carta esférica de toda la parte oriental de la isla de Cuba, desde este puerto hasta la punta de Maternillos, además de los planos de varios puertos estratégicos situados a lo largo de estas costas.

Atlas Marítimo de la América septentrional

El proyecto más ambicioso fue dirigido a levantar con exactitud las cartas de las costas de la América septentrional según la instrucción que había dictado José de Mazarredo en 1789⁷. La ejecución de esta importante comisión fue confiada a los oficiales de la Armada Cosme Damián Churruca y Joaquín Francisco Fidalgo. Ambos navegantes comandarían dos divisiones con dos bergantines cada



Plano de la cala de los Amigos situada en la parte occidental de la entrada de Nutka, 1791. Elaborado por José María Cardano y J. Morata. También se reconoce como "Atlas para el viaje de las goletas Sutil y Mexicana al reconocimiento del Estrecho de Juan de Fuca en 1792". El último y muy importante viaje hasta la costa del Pacífico a realizar por España se detalla en los nueve mapas y ocho placas del Atlas. Galiano y Cayetano Valdés dirigieron la expedición. Ref.: 2-D-17.

1.7. *Instrucción que ha de observar el comandante de la primera división de bergantines de las dos expediciones destinadas a la formación del Atlas Marítimo de la América septentrional.* Archivo del Museo Naval. Ms. 469, doc. 31.

una con el fin de levantar las cartas hidrográficas de las principales costas, islas y mares de las posesiones españolas en las costas de Tierra Firme, islas Antillas y de Barlovento y Seno Mexicano.

En junio de 1792, los dos bergantines, Descubridor y Vigilante, al mando de Churruca, provistos de todo lo necesario, salen de Cádiz y se dirigen a la isla de Trinidad, desde donde pasarían a reconocer y situar todas las islas de Barlovento y Antillas, incluida la isla de Cuba y los canales Viejo y Nuevo de Bahamas, con parte del Seno Mexicano.

Perspectiva de Roatán con sus baterías, población y situación en que se hallaban los buques de la expedición el 16 de marzo de 1782. La escuadra estaba al mando del capitán de navío Miguel Alfonso de Souza y salió del Puerto de Trujillo el 14 de marzo del mismo año. Ref.: 11-B-12.

Al mismo tiempo, el Empresa y el Alerta, al mando de J. F. Fidalgo, partiendo de la isla de Trinidad (levantada conjuntamente por ambos oficiales), recorrerían todas las costas de Tierra Firme, sus islas y bajos; pasarían a La Habana, y de allí a concluir el reconocimiento del Seno Mexicano.



Plano de la bahía de Xagua y de las tierras inmediatas en que se ve el curso de los grandes ríos, las haciendas y la ciudad proyectada en la península Demajagua (Cuba), dibujado por Atanasio Echeverría, 1798. Ref.: 19-D-4.

La primera comisión produjo el levantamiento de las costas de las Antillas de Barlovento y la segunda el de las Antillas de Sotavento, Venezuela y costas de Tierra Firme. Los resultados sirvieron de base, junto a los de Ciriaco Ceballos en el Seno Mexicano (concretamente en la península de Yucatán y sonda de Campeche), para elaborar la *Carta esférica del Mar de las Antillas*, publicadas a principios del XIX en Madrid y en Londres.

La Real Comisión de Guantánamo a la isla de Cuba, 1796-1802

La transición del siglo XVIII al XIX se abre con una expedición singular a la isla de Cuba, la de Joaquín de Santa Cruz y Cárdenas, conde de Mopox, subinspector general de las tropas de la citada isla. Esta expedición fue proyectada con fines de fomento de la agricultura, el comercio, la defensa y las comunicaciones. Confluyen diversos intereses: por un lado, los económicos de los miembros de la élite cubana, que reclamaba la construcción de caminos y muelles a fin de incrementar los beneficios económicos (comercio de azúcar, tráfico de esclavos...). Por otro, el objetivo se centraba en la construcción de un canal para el transporte de maderas desde los montes de Güines al Arsenal de La Habana, con el fin de construir buques de guerra y potenciar así la Marina.

Integrada por especialistas en diversas ramas científicas, ingenieros, naturalistas y botánicos, la Comisión partió del puerto de La Coruña el 3 de diciembre de 1796 y arribaron a principios de febrero de 1797 a la bahía de Guantánamo, desde donde extendieron sus estudios por el interior de la isla hacia La Habana. El resultado final fue magnífico. Además de memorias, informes y dibujos, levantó una cartografía de una factura impecable, así como dibujos de obras portuarias.

Plano de la bahía de Guantánamo en la costa meridional de Cuba, elaborado por Ventura Barcaiztegui en 1793. Ref.: 19-D-2.

Comisión hidrográfica al Seno Mexicano al mando de Ciriaco Ceballos, 1802-1804

En las campañas de reconocimiento del Seno Mexicano contribuyeron las realizadas entre 1783 y 1786 por el alférez de fragata y primer piloto José de Hevia, que dieron por resultado una interesante cartografía de la parte septentrional de dicho Seno. En los albores del siglo XIX, la paz marítima firmada a fines de 1801 permitió reanudar las expediciones hidrográficas que tanta utilidad habían proporcionado al Estado.

Con el fin de ahorrar costos, se decidió utilizar los buques destinados en los apostaderos de América, empleados en el servicio de guardacostas. Ciriaco Ceballos, continuando los trabajos iniciados por Cosme Damián Churruca y Joaquín Francisco Fidalgo, se dedicó al levantamiento cartográfico de la zona de Yucatán y Campeche. También a la rectificación de las posiciones geográficas de Puerto Rico, La Guaira, Portobello y Veracruz.

Salieron de Cádiz en el navío Santo Domingo el 22 de mayo de 1802 y, haciendo escala en Puerto Rico, se dirigieron a la costa del sur de Cuba, donde desempeñaron debidamente lo prescrito por instrucción.





Plano de la Isla de San Carlos a la que el señor Manuel de Amat y Juniet llegó el 13 de noviembre de 1770. Esta carta náutica indica fondeaderos y sondas batimétricas. Se observa además el plano de la ensenada de González en la misma isla y una leyenda explicativa sobre el descubrimiento de la isla y sobre las características antropológicas y etnológicas de sus habitantes, señala el índice toponímico. También presenta la vista de las costas desde el punto donde estuvo fondeado el navío de San Lorenzo. Ref.: 50-D-10.

Plano y perspectiva del Puerto de Santa Cruz de Matutira en la isla Amat y descripción de la isla San Pedro por los naturales. Levantado por orden del capitán de fragata Domingo Boenechea. Fueron tres las expediciones que se realizaron a Tahití y sus islas en tiempos del virrey del Perú, Manuel de Amat, entre 1772 y 1775. Partieron del puerto peruano de Calla, atravesaron los archipiélagos polinesios de las Tuamotu y de la Sociedad para arribar a Tahití. Ref.: 54-B-35.



VIAJES A LAS ISLAS DEL PACÍFICO. COMISIONES PROMOVIDAS DESDE EL VIRREINATO DEL PERÚ ENVIADAS A LOS MARES DEL SUR

No todas las expediciones fueron despachadas en España desde la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. Veremos en este apartado las promovidas desde el Virreinato del Perú hacia el mar Pacífico, y recordaremos que sirven, como siempre, al objetivo de disponer de mapas y planos precisos que otorguen seguridad en los dominios hispanos de ultramar.

Viajes a Chiloé y Chonos

El excepcional marino José de Moraleda y Montero fue comisionado en Chiloé y Chonos, donde realizó varias campañas entre 1787 y 1796 en las que levantó cartas generales, derroteros y planos de los puertos más importantes. Además, recogió sus experiencias en dos riquísimos diarios, con un estudio sobre el estado de aquellos territorios, su población, agricultura y comercio. A estas campañas le preceden las no menos importantes relaciones geográficas de la isla de Chiloé de Carlos Beranguer y Renaud, comandante general de aquella provincia.

Expediciones a la isla de Pascua y Tahití

El temor a una intervención inglesa en el Pacífico y la importancia de esas islas para la seguridad de las costas del Virreinato fueron la causa de las expediciones promovidas por el virrey Manuel de Amat a las islas de Pascua (anteriormente denominada de San Carlos) y Tahití (antigua isla de Amat, llamada por los ingleses San Jorge y por los naturales Otaheiti).

Los expedicionarios zarpan rumbo a la Isla de Pascua el 10 de octubre de 1770 desde el puerto del Callao a bordo de dos buques: el navío San Lorenzo, al mando del capitán de navío Felipe González de Haedo, y la fragata Santa Rosalía, al mando del comandante A. Daumonte. El 15 de noviembre avistan la isla, la cual dejan posicionada geográficamente por observaciones astronómicas. Acompañan el texto de una breve descripción de la geografía y de sus habitantes. Regresan al puerto del Callao el 28 de mayo de 1771, habiendo realizado escala en el puerto de Chiloé⁸.

Las tres expediciones a Tahití fueron realizadas entre 1772 y 1775. El capitán de fragata D. de Boenechea parte el 26 de septiembre de 1772 del puerto del Callao al mando de la fragata El Águila con el objetivo de reconocer la isla minuciosamente y formar en ella un establecimiento. Además del prolijo relato de D. de Boenechea, se conserva la relación del viaje realizado a la citada isla y sus adyacentes por José de Andía y Varela de 1774, oficial que viaja en el paquebote Júpiter, en conserva de D. de Boenechea⁹.

8. Del viaje a la Isla de Pascua hay que destacar que los primeros mapas fueron ejecutados por marinos españoles, los pilotos J. Hervé y F. A. Aguera. Se integran en el mismo plano la perspectiva donde estuvo fondeado el navío San Lorenzo, la propia isla de San Carlos y el plano de la ensenada de González. En el margen izquierdo se resume la cronología de la expedición así como las observaciones practicadas.

9. Fruto de ese viaje es una memoria de gran valor en la que reflexiona, no solo sobre el viaje y descubrimiento de la citada isla, su situación y la de las demás inmediatas, sino también sobre los usos y costumbres de los isleños, especialmente de los de Tahití, en cuya compañía se mantuvo el tiempo suficiente para documentar con exactitud su estado. Además de esta riquísima documentación, se conservan unos extraordinarios levantamientos cartográficos.

EXPEDICIÓN DE CIRCUNNAVEGACIÓN DE ALEJANDRO MALASPINA Y JOSÉ DE BUSTAMANTE

Esta expedición se distingue por la amplitud y el carácter enciclopédico de sus objetivos, los extensos espacios recorridos y el brillante resultado obtenido. Resume perfectamente la doctrina ilustrada del siglo XVIII. Con el título de *Viaje científico-político alrededor del mundo*, fue destinada a conocer el estado de los territorios españoles en Ultramar y reformar todo el imperio, partiendo de una sólida base científica (en geografía e historia, ciencias naturales, etnología, hidrografía...).

En septiembre de 1788, ambos navegantes proponen al rey un viaje político y científico de circunnavegación invocando los viajes realizados por Cook y La Perousse en los que ciencias como la geografía y la historia natural centrarían la denominada parte científica del viaje.

Un viaje hecho por navegantes españoles debe implicar, dicen, otros dos objetos: la construcción de cartas hidrográficas para las regiones más remotas de América, así como derroteros que puedan guiar con precisión la navegación mercantil; por otro lado, persiguen la investigación del estado *político* de América, el estudio del comercio, de sus productos naturales, la capacidad para resistir una invasión enemiga, la situación de los puertos y de las construcciones navales¹⁰.

El plan sugiere que sean de uso público el acopio de materiales para el Jardín Botánico y el Real Gabinete y toda la parte hidrográfica e histórica, reservando para uso estatal los datos que atañen a la política, por ejemplo el estudio de establecimientos rusos en California y de ingleses en bahía Botánica, aspectos que inciden en las relaciones comerciales, así como en las posibles hostilidades con las principales naciones extranjeras.

Fueron perfectamente dotadas de todos los recursos necesarios, de personal de alta cualificación científico-militar, así como del instrumental más preciso. En ella se embarcaron, además de cartógrafos y geógrafos, naturalistas y pintores,



Vistas de Buenos Aires desde el camino de las carretas, 1726. Fernando Brambila, aguafuerte, fines del siglo XVIII. Brambila fue el mejor de los pintores con que contó la expedición Malaspina en sus cinco años de navegación y el único que a su regreso desempeñó un puesto relevante en la corte española.



La corbeta Atrevida entre bancas de nieve, 28 de enero de 1794, Fernando Brambila. Tinta y aguada sepia con toques de albayalde sobre papel. MS 1726(49).



La ciudad de Panamá desde la Isla de Naos, Fernando Brambila, aguafuerte, siglo XVIII. MS 1726(60).

autores de centenares de dibujos de indígenas, paisajes, escenas cotidianas, animales de diversas especies, etc.

Zarpan rumbo a América en julio de 1789 con dos corbetas, la Descubierta y la Atrevida, dirigiendo su derrota hacia Montevideo, islas Malvinas, cabo de Hornos, archipiélago de Chonos y Chiloé.

En 1790 recorrieron toda la costa Pacífica de América hasta San Blas en la costa noroeste de América septentrional. El objetivo, en esta campaña del Norte, era reconocer las costas hasta el paralelo 60° y confirmar o descartar la existencia de un canal interoceánico, llevándose a cabo el reconocimiento de islas, ensenadas y puertos; el hecho de denominar a uno de ellos Desengaño define el resultado de esta misión.

10. Archivo del Museo Naval. Ms. 1826, doc. 1

Se adentran posteriormente en México, haciendo escala en Monterrey y San Blas. Después de reconocer las costas de California, las corbetas se dirigen a San Blas y Acapulco para preparar su travesía hacia Asia. Navegando posteriormente hacia Marianas, Filipinas, Nueva Zelanda y Australia culmina un ambicioso plan que obtiene, después de cinco años de navegaciones, un resultado excepcional que quedó oscurecido y sepultado por la desgraciada persecución que sufrió el plan reformista de ambos navegantes.

Reúnen un extraordinario caudal de conocimientos que tuvo que esperar muchos años para ser editado y reconocido en su justa medida: noticias hidrográficas, cartas náuticas, vistas de costas, diarios generales y de navegaciones de los principales integrantes de la expedición.

Asimismo acopian un excepcional volumen de descripciones geográficas y de ciencias naturales, del comercio de la América meridional y septentrional, del estado político-administrativo y social de los virreinos (incluidas las provincias internas de Nueva España, sus misiones y presidios, con una interesantísima descripción de las costumbres de las poblaciones indígenas –apaches, seris, opatas, etc.– allí establecidas), así como de los lejanos continentes de Asia y Oceanía.

Tras culminar la expedición de A. Malaspina y J. Bustamante se dispuso de un mayor número de zonas geográficas bien situadas gracias a unos precisos levantamientos cartográficos que posibilitaron navegaciones seguras y eficaces. La recopilación de información es tal que convierte este viaje en una fuente imprescindible para el conocimiento de los virreinos de América, objetivo primordial proyectado tanto desde el punto de vista de conocimiento científico como de utilidad económica y mercantil.

La magnitud que alcanzaron esos fabulosos viajes es incuestionable y el acervo documental textual y gráfico producido antes, durante y después de las expediciones es asimismo extraordinario.

Ilustres marinos de la talla de Jorge Juan, sabio de reconocido prestigio en Europa, Antonio Ulloa, Vicente Tofiño, A. Malaspina, J. Mendoza y Ríos y un largo etcétera conjugaron de forma impecable la actividad científica, las operaciones militares y la vida en la mar. Constituyeron una estirpe de grandes hombres que sirviendo a los intereses de Estado impulsaron la última gran expansión marítima española. Desde los buques de la Armada, de la mano de sus oficiales y tripulaciones, abordaron un apasionante reto político y científico en el *Nuevo Mundo*.

Esta corriente expedicionaria de la Marina española se cierra en el siglo XIX con las comisiones hidrográficas de la península, de Filipinas y de las Antillas, únicos territorios que permanecieron dependientes de la Corona española hasta su independencia a fines del citado siglo.

Para finalizar, mencionemos un breve apunte acerca de los fondos documentales relativos a la exploración, conquista y colonización de América en los dos primeros siglos de la edad moderna. Nos referimos a las copias realizadas en el siglo XVIII por tres grandes marinos e historiadores: M. Fernández de Navarrete, J. de Vargas Ponce y J. Sanz de Barutell.

Este ambicioso proyecto cultural, perfectamente reglamentado bajo mandato oficial, transcurrió a lo largo de varios años y documentó la actividad de la Real

Armada, su organización, su funcionamiento y sus actuaciones políticas y militares en España y en los territorios ultramarinos.

Los tres oficiales, depositarios de un inmenso bagaje en humanidades, copiaron y recopilaron en los principales archivos públicos y particulares españoles miles de documentos relativos a este extraordinario acontecimiento histórico: derroteros, informes de la geografía y de los nativos; la organización, control y mantenimiento de flotas y armadas, las actuaciones para combatir el corso y la piratería; la ordenación del intercambio comercial y resoluciones tomadas en los problemas de tráfico marítimo, etc.

Las copias de documentos relativos a América abarcan gran parte de la época moderna, desde fines del siglo XV hasta el primer tercio del siglo XVIII, donde se relatan los primeros viajes de Colón, los descubrimientos y viajes al estrecho de Magallanes, California, Florida, Cartagena de Indias, Tierra Firme, México, etc. Se incluyen relaciones de combates, así como de la defensa de los principales puertos y la navegación de los ríos....

Son unas magníficas compilaciones realizadas con la finalidad de redactar la *Historia de la Marina Española*, que deben servir tanto para ilustrar la curiosidad del erudito o historiador como para instruir a los comandantes de buques en sus viajes de exploración. Constituyen, al igual que las expediciones científicas vistas anteriormente, otra brillante manifestación del espíritu ilustrado de la época.

BIBLIOGRAFÍA

- Bañas Llanos, Belén, *Expediciones científicas españolas al Pacífico, en la segunda mitad del siglo XVIII*, Centro de Estudios Históricos, CSIC, Madrid, España, 2010.
- Bernabéu Albert, Salvador et al., *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Madrid, Prosegur, 2003.
- Bernabéu Albert, Salvador, *La aventura de lo imposible. Expediciones Marítimas Españolas*, España, Lunwerg Editores, 2000.
- Bertocchi Morán, Alejandro N. “El piloto Andrés de Oyarvide y su labor en el Río de la Plata”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2009, págs. 747-762.
- Espinosa y Tello, Josef, *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo; las cuales han servido de fundamento para la formación de las cartas de marear publicadas por la dirección de trabajos hidrográficos de Madrid Tomo I y Tomo II*, Madrid, Imprenta Real, 1809.
- Fuster Ruiz, Francisco, *El final del descubrimiento de América*, Murcia, Universidad de Murcia, 1998.
- González-Ripoll Navarro, María Dolores, *Una aproximación a la expedición secreta de Ventura Barcaiztegui (1790-1793) y los reconocimientos de la parte oriental de Cuba*, Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1991.
- Guillén Tato, Julio, *Repertorio de los manuscritos, cartas, planos y dibujos relativos a las Californias, existentes en este Museo*, Madrid, Museo Naval, 1932.
- Higueras Rodríguez, María Dolores, *Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, 1985.
- Higueras Rodríguez, María Dolores et al., *Marinos cartógrafos españoles*, Madrid, Prosegur, 2002.
- Instrucción que ha de observar el comandante de la primera división de bergantines de las dos expediciones destinadas a la formación del Atlas Marítimo de la América septentrional. Archivo del Museo Naval. Ms. 469, doc. 31.
- Puig-Samper, Miguel Ángel, “Las expediciones científicas españolas en el siglo XVIII”, CSIC, Madrid, España, en *Canelobre. Revista del Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert*, núm. 57, 2011, págs. 20-41.
- Sagredo Baeza, Rafael y González Leiva, José Ignacio, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2004.



Perspectiva del fuerte o castillo de La Libertad, en la isla de Vieja Providencia o Santa Catalina. El coronel Luis Perú de Lacroix delineó esta acuarela basándose en –como él mismo lo dice– una “vista de ojos, sin tomar notas sobre el terreno”. 1822.

Archivo General de la Nación, Colombia, sección Mapas y planos,
 Mapoteca núm. 4, Ref. 359 A. Cortesía de Nara Fuentes.