

UNA CARTA NÁUTICA GRABADA, EN MADRID POR TOMÁS LÓPEZ, «GEÓGRAFO DE LOS DOMINIOS DE S. M. EN EL AÑO DE 1781, QUE ABARCA DESDE EL CABO ESPARTEL AL CABO NON, INCLUSAS LAS ISLAS DE CANARIA, LA DE LA MADERA Y LA DE PUERTO SANTO»

José M.^a CANO TRIGO
Cartógrafo (RR)

Los primeros grabadores



El 13 de mayo del año 1752, el marqués de la Ensenada envía pensionados a París para aprender «el noble arte del grabado» a cuatro jóvenes seleccionados entre los alumnos de la Real Academia de Bellas Artes, con buena preparación en Matemáticas y Geografía. Estos eran Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, Tomás López y Vargas Machuca, Manuel Salvador Carmona y Alonso Cruzado.

El primero de ellos, Juan de la Cruz Cano (1734-1790), fue a París desde 1752 a 1790, donde publicó sus primeros trabajos: un mapa del golfo de México dedicado a Fernando VI en el año 1755 y, posteriormente, junto con Tomás López, un mapa de América Meridional en ocho hojas, cuya publicación suscitó muchos problemas a causa de la representación de las fronteras con Portugal y del que llegó a prohibirse su nueva estampación e incluso se intentó retirar de los ejemplares distribuidos.

Juan de la Cruz Cano era hermano del célebre comediógrafo don Ramón de la Cruz (cuya calle en Madrid es la única que lleva don), que supo llevar al

teatro el alma popular de aquella época y que su contemporáneo Francisco de Goya llevó al aguafuerte y a sus bocetos.

El segundo de ellos, Tomás López y Vargas Machuca (1731-1802), después de efectuar los mismos cursos que el anterior, tuvo una labor incansable hasta el final de sus días, contando con la colaboración de sus dos hijos, Juan y Tomás Mauricio.

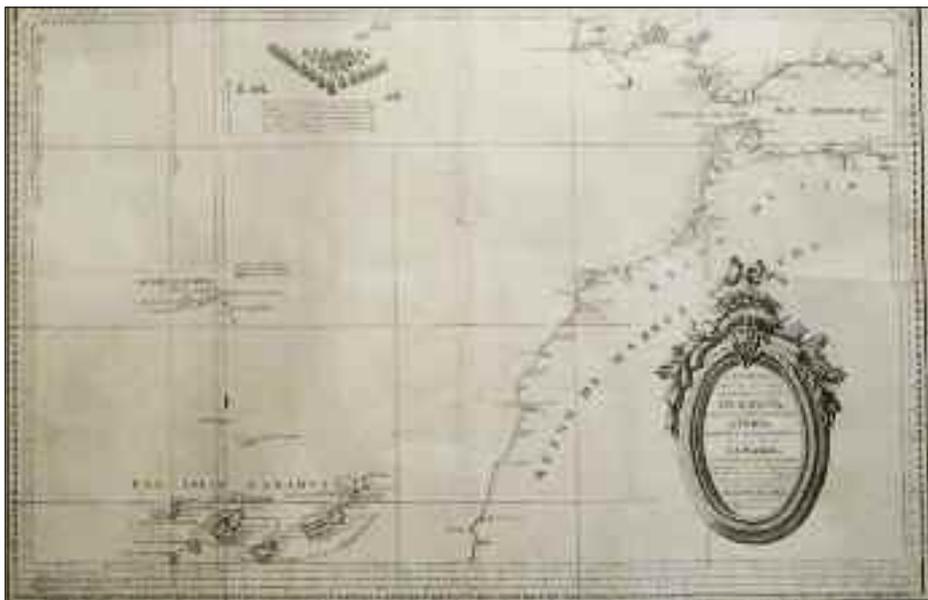
El tercero, Manuel Salvador Carmona (1734-1820), se especializó en el grabado al aguadulce de retratos e historia y sería nombrado grabador de cámara del rey el 21 de diciembre del año 1783, con 8.000 reales de sueldo.

Su obra cumbre fue la portada del *Atlas Marítimo de España* que publicara Vicente Tofiño en el año 1789 y por la que cobró 10.000 reales. Tenía otro hermano menor, Juan Antonio, al que enseñó, como a Fernando Selma; ambos aparecen en el grabado de cartas del citado *Atlas Marítimo*.

El último de los citados en la relación, Alonso Cruzado, tuvo por especialidad el grabado en piedra fina, la litografía.

Estudio de la carta

Es una carta muy bonita de la que queremos resaltar, en primer lugar, una representación que aparece grabada en uno de sus ángulos, en la que figura la



La carta.



La tarjeta de la carta.

«Presa de un Convoy Ynglés destinado a las Yndias Orientales y Occidentales hecha por la Escuadra combinada de España y Francia al mando del Director General de la Armada Don Luis de Córdoba el día 9 de agosto. En que habiendo logrado escapar el Navío y dos Fragatas de guerra de su Escolta, con otros tres Buques, se apresaron las cuarenta y cinco restantes de que constaba».

Las costas tal como figuran en la carta

Las costas de España y Portugal que aparecen en la carta tienen los accidentes muy exagerados, como en las cartas antiguas, en particular las desembocaduras de los ríos Guadiana y Guadalquivir, con unas diferencias notables entre las cartas antiguas y las actuales. El primero de ellos, con cuatro brazos en su desembocadura, y el segundo con unos accidentes de costa muy pronunciados que no ha tenido nunca. La bahía de Cádiz, bastante bien representada, con el caño de Sancti Petri, La Carraca y el puente de Suazo, Trafalgar, Tarifa,

el bajo de la Perla y la bahía de Algeciras bien dibujadas y rotuladas. El trozo de costa desde Gibraltar al cabo de Gata también bien representado, aunque con los accidentes de costa exagerados.

La isla de Alborán en el Mediterráneo bien situada, y la costa del «Reyno de Fez» — como lo rotula — en el lugar del Marruecos actual bien representada, así como el cabo «Tresforcas», Melilla y Alhucemas. En Tetuán exagera el pequeño arroyo que allí desemboca. Y en Ceuta, que sitúa y rotula bien, aparece una isla que llama Coni, en la parte norte de la ciudad.

Desde el cabo Espartel hasta cabo Non, aparece Arcila — que rotula «Acilla» — y Larache, bien situados. Destaca la ciudad de Mazmorra, con el Viejo Sale y el Nuevo Sale. No rotula Rabat ni Casablanca. Safí lo llama Safia, y al sur de cabo Ghir, que nombra Ger, figura Santa Cruz, como treinta millas más al norte de donde está Sidi Ifni, que no figura. Dibuja nueve ríos desde Espartel hasta cabo Non, y desde aquí hacia el norte, en el interior de la costa, un rótulo de Reino de Marruecos.

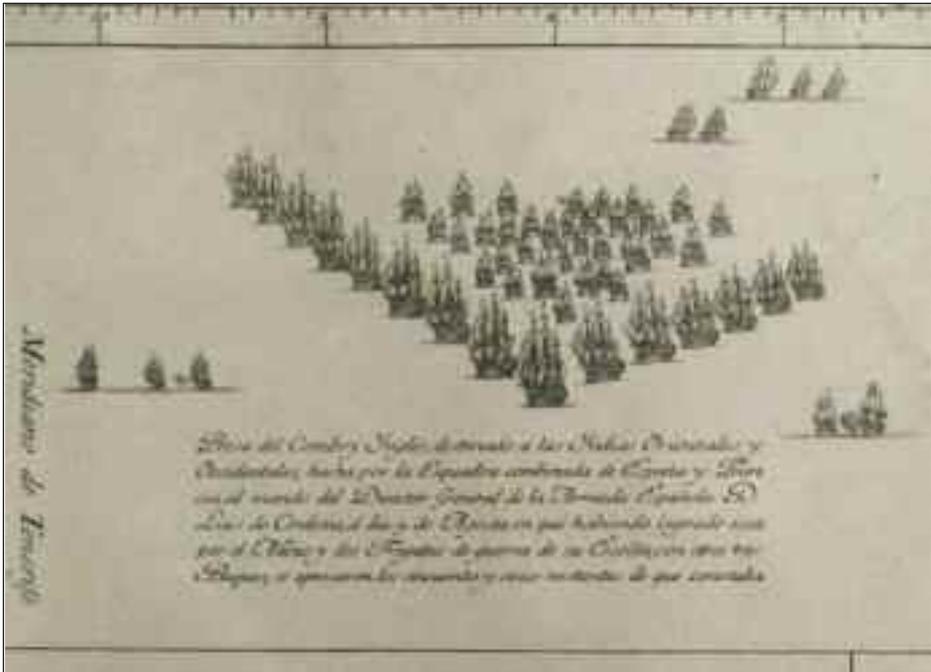
Las islas Canarias — así nombradas — en desacuerdo con el título de la carta, que lo hace en singular, con unos perfiles y tamaños bastante disparatados. Lanzarote aproximadamente cinco veces más pequeña que en la realidad, aunque exageradamente grandes las islas que se encuentran al norte: Alegranza, Graciosa, Montaña Clara y los Roques. Con su perfil disparatado, no aparece en ella la clásica punta Jandía en su extremidad sur. Respecto a la isla de Gran Canaria, que rotula Canaria, no aparece con su redondeado perfil, y a su capital la llama Palma. La isla de Tenerife, también con un perfil diferente a la realidad, con su capital bien rotulada, no así el pico del Teide al que llama El Pico. La Gomera la dibuja alargada, a diferencia de su clásico perfil redondeado. Y La Palma también mal representada y desproporcionada. Por último, la isla de El Hierro, siendo su forma como de tres pequeñas penínsulas unidas por el centro, la representa pequeña y desproporcionada.

Las islas Salvajes figuran como una sola, con un arrecife hacia el suroeste, y la rotula como Isla de los Salvajes.

Las islas Madera y Puerto Santo son las peor representadas. A las Desiertas, que traza muy grandes, las llama Islas Despobladas. Y en la de Puerto Santo, solamente figura un rótulo: habitada por los portugueses.

Las coordenadas geográficas en la carta

Las latitudes, desde los 27° 50' N del marco sur, hasta los 37° 10' del marco norte, van rotuladas en los marcos este y oeste de la carta, como de costumbre, y están representados gráficamente los paralelos de 28° 50', 32° 12' y 35° 27', lo que resulta extraño, pues no siguen un intervalo igual entre ellos, aunque puede ser para no trazarlos sobre las islas que figuran en la carta. Aparecen otras graduaciones por fuera de estos marcos, colocados para-



El apresamiento tal como aparece en la carta.

lamente a la graduación de las latitudes: en el marco este, en leguas españolas de diecisiete y media en grado, y en el marco oeste en leguas marítimas de Francia e Inglaterra de veinte en grado.

En cuanto a las longitudes, figuran las referidas al meridiano de Tenerife, al meridiano de la isla de El Hierro, y por fuera del marco norte la occidental de Cádiz y la de la isla de Tenerife, y por el marco sur las referidas al meridiano occidental de Cádiz, al occidental de Londres y la de la isla de El Hierro.

Debido a que en la zona que cubre la carta pueden aparecer los meridianos origen citados, figuran con su rotulación correspondiente sobre ellos, y solo aparecen tres meridianos más, los de $3' 47''$ y el de $7' 37''$ referidos a Tenerife, y el de $10' 35''$ occidental de Cádiz.

Sobre el meridiano origen de Tenerife está representado el valor de la declinación magnética en la zona: 10° NO mediante la flecha correspondiente.

Descripción del apresamiento

Cesáreo Fernández Duro lo describe en el tomo VII de su obra *Armada Española* de la siguiente forma:

«Por fuera del Estrecho solía cruzar Don Luis de Córdoba, a cuya escuadra se habían incorporado hasta nueve navíos franceses mandados por Mr. de Beausset. Tenía órdenes de no rebasar el Cabo de San Vicente, y por sus inmediaciones estaba con 36 navíos al comenzar el mes de agosto, cuando recibió despachos del Conde de Floridablanca avisándole haber salido de Inglaterra juntos los dos convoyes de las Indias Orientales y Occidentales, escoltándolos un navío y dos fragatas hasta las islas Azores, donde habían de separarse y tomar su respectivo rumbo. Se le prevenía que los buscara con empeño y diligencia, lo cual hizo en seguida, espaciando las fragatas descubridoras, una de las cuales dio con ellos a la una de la madrugada del 9 de agosto, estando unas 60 leguas al oeste del nombrado cabo de San Vicente. La caza general se organizó al amanecer con buen resultado, pues no escaparon de la prisión más que los tres buques de guerra de la escolta y dos mercantes; 51 se marinaron y condujeron a Cádiz.»

El capitán John Montray, jefe del convoy inglés, fue sentenciado en Consejo de Guerra a la pérdida de su empleo como víctima sacrificada a la opinión pública, porque la presa constituía el golpe más doloroso sufrido por el comercio durante la guerra. Beatson (*Military and Naval Memoirs*) dijo: *A general inclination prevailed to lay the blame upon some individual who might be punished according to the magnitude of the object, rather than in proportion to his demerit.* Una vez más puede notarse la dureza de los jueces ingleses en contraste con la lenidad de los españoles.

Lo de menos en aquella acción fue la captura de tantos bajeles, interesados en más de 140 millones de reales. El haberse apoderado de 3.000 hombres, del vestuario destinado a las tropas de los enemigos, el armamento y municiones que llevaban a las islas inglesas, con cuya falta se frustró cualquier idea de agresión que para la campaña siguiente tuvieran contra las nuestras, fue lo importante.

Floridablanca, «Memorial al Rey Carlos III.- Relación que el Comandante General de la escuadra combinada, D. Luis de Córdoba, ha formado de los 51 buques apresados y remitidos al puerto de Cádiz, a cargo del Jefe de escuadra D. Vicente Doz» (*Gaceta de Madrid* de 29 de agosto de 1780). W. Coxe quiere reducir el número de los prisioneros a 1.800 soldados, y el valor de los cargamentos a un millón de pesos. Danvila, con datos oficiales, lo estima en millón y medio de libras esterlinas, fijando en 3.144 los hombres.

Seis meses después de la carta que estudiamos

El 1 de mayo de 1783, estando el capitán de navío Vicente Tofiño dirigiendo un curso de Astronomía que realizaba un grupo de oficiales, fue comisionado para que en el departamento «se le franquease —dice la orden— cuanto fuese de propósito para el desempeño del encargo de levantar las cartas marítimas de nuestras costas y dejándosele a su arbitrio la elección de oficiales que le habían de acompañar».

Empiezan los trabajos en Cartagena, a donde se habían trasladado desde Cádiz en la vieja fragata *Santa María Magdalena*. En Cartagena se les une el bergantín *Vivo*.

Desde julio de 1783 a julio de 1784 efectúan los trabajos que se publican en la parte primera del *Atlas* en el año 1786. Estos incluyen las costas de España en el Mediterráneo, incluyendo las Pitiusas y Baleares, con las costas correspondientes de África, desde Argel al estrecho de Gibraltar.

Desde agosto de 1784 a octubre de 1788 llevan a cabo los trabajos de toda la cornisa cantábrica, Galicia, Portugal e islas Azores, que se publican en 1789 junto con la primera parte del *Atlas* y en la que van incluidas las dos cartas que Varela y Ulloa había trabajado con las fragatas *Boussole* y *Espiegle* y el teniente de navío francés La Borde, que abarcaban desde el cabo San Vicente a las islas Canarias la primera de ellas, y desde estas a las de Cabo Verde la segunda, que quedaron inconclusas y que Tofiño termina para incluirlas en el *Atlas*.

Como la primera de estas cartas, fechada en 1787, solamente seis años después de la carta de Tomás López que estudiamos, está muy de acuerdo con la realidad, nos sirve de comprobación de los errores que hemos encontrado en la carta de aquel.

Estas cartas de Varela y Ulloa que Tofiño incluye en su *Atlas* las terminó aprovechando la misión que se encomendó estando trabajando las costas de España para trasladar a la Corte de Marruecos a un ministro plenipotenciario del rey de España a Mogador. Tofiño, llevándose con la fragata al bergantín, termina estas dos cartas mientras el bergantín levanta los planos de los puertos de Tasacorte, en la isla de la Palma, el de Hila en la de la Gomera y el de Santa Cruz en Tenerife, que incluye en forma de tres planitos suprimiendo muchas vistas de costas que aparecieron en la primera edición.

Curiosamente hay algunos investigadores de la obra de Tofiño que llaman *Atlas Marítimo Español* en lugar de *Atlas Marítimo de España*. Este error se debe a que en el Museo Naval de Madrid se corrigió en una ocasión el magnífico dibujo de la portada del *Atlas Marítimo de España* para poder encuadrar además en ese atlas cartas de América y Filipinas, borrándole la preposición *de* y la letra *a* final de España, añadiéndole *ol*, lo cual no he podido llegar a entender con mis cortos conocimientos de nuestro idioma, por más filólogos a los que he consultado.