

ALEJANDRO MALASPINA: UNA REMEMBRANZA HISTÓRICA

José CERVERA PERY
General Auditor



L sugestivo proyecto encomendado al buque *Hespérides* de revivir los fastos de la expedición científica de Malaspina (1789-1794) con sus mismos itinerarios, aunque lógicamente con distintos objetivos, es una buena razón para la recreación de su figura histórica. Evidentemente no es poco cuanto se ha escrito sobre el ilustre marino, y han sido analizadas las consecuencias de su famosa expedición, pero hay otros factores que animan a una nueva remembranza desde las diversas facetas que encuadran al marino, al científico y al político, hecho a imagen y semejanza del pensamiento ilustrado del siglo XVIII.

Malaspina fue un típico exponente del Siglo de las Luces. Circunnavegante de la tierra, protagonista de un periplo americano pleno de conocimiento científico, puede considerarse como el último de los audaces exploradores que arriesgan su vida en la aventura y el primero de los viajeros científicos visionario y planificador de su empresa. Es por ello que sus escritos y reflexiones constituyen una suma de valiosas anotaciones científicas, geográficas y naturalistas, pero también concreta aspectos singulares sobre el campo de la política y de la economía.

Rasgos esenciales de una vida

Como muchos de los sabios de su tiempo, Malaspina procedía de un secular tronco nobiliario. Nacido en Mulazzo, en la región italiana de la Lunigiana, su familia residió durante algún tiempo en Palermo, pero su formación cultural viene de Roma. Un historiador decimonónico de la Lunigiana feudal, Eugenio Branchi, escribe: «Como una luz que vigorosamente brilla y resplandece, así la saga Malaspina de Mulazzo, donde Alejandro, el último de sus



Página de un diario autógrafa de Malaspina. (Museo Naval).

retoños alcanza la mayor fama». No fue aventurado su juicio. Como hombre de vasta cultura, abierto a los problemas socioeconómicos de su tiempo, se hizo intérprete de la inminente transformación de la sociedad.

Como hombre de mar quizá fuera menos audaz que Cook, y como científico, menos «filósofo» que La Perouse (los nombres que inspiraron su expedición), pero todavía la expedición Malaspina se considera la mejor y más larga de las expediciones científicas marítimas realizadas en el Siglo de las Luces.

En el XVIII la disciplina se advierte esencialmente descriptiva, basándose en la observación particular y precisa. Se contemplaba todavía el estudio unitario de la Tierra desde aspectos matemáticos y físicos, pero más tarde la superficie del planeta fue objetivo por parte de la disciplina física y natural, que

progresivamente iba reivindicando su autonomía. De aquí que la Ilustración innovara el pensamiento científico con una visión global del saber construido sobre una multiplicidad de atentas observaciones, con el conocimiento unitario de una ciencia enciclopédica, la cual fuera asimismo motivo y origen de espiritualidad e historicismo.

En el transcurso de la agitada vida de Malaspina, su capacidad de experto navegante y su inclinación a las ciencias naturales, su especialización en el campo de la regulación y sistematización de los levantamientos topográficos y sus dotes de organización, serán rasgos esenciales de una vida y una mentalidad que resumen el espíritu del siglo.

Marino de buen talante

Una simple ojeada a la hoja de servicios de Malaspina nos descubrirá antes que nada al marino de buen talante que ingresa en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, y que apenas una semana después de ser promovido a alférez de fragata embarcaba en la fragata *Santa Teresa*, donde habrá de recibir su bautismo de fuego tras la ruptura de relaciones del sultán de Marruecos —feudatario del bey de Túnez y Argel— con el gobierno español y que había impuesto un serio bloqueo a la ciudad española de Melilla. Malaspina figura como destacado en aquel episodio bélico, al mando de una lancha con víveres y armas para el socorro de los asediados. La misión se llevó a cabo con éxito, pero bajo los riesgos del fuego enemigo, que no afligieron el ánimo del joven Alejandro.

Liquidado el conflicto con Marruecos, y tras la marcha del ministro Esquilache, se entendió como momento adecuado para infligir una dura lección a la eminencia gris de aquella guerra, el bey de Argel. España preparó una expedición con casi cuatrocientos buques y atacó la rada argelina, pero la operación resultó un completo fracaso y, al decidirse el reembarco, Malaspina participa activamente en la penosa empresa de evacuación de los heridos, reintegrándose a su navío más tarde.



La corbeta Atrevida entre bancas de nieve el día 28 de enero de 1794. (Fernando Brambila. Museo Naval).



Buenos Aires desde el camino de las Carretas. (Fernando Brambila. Museo Naval)..

Promovido a alférez de navío, de diciembre de 1777 a septiembre de 1797 realiza su primer viaje oceánico a bordo de la fragata *Astrea*, que manda el capitán de navío Antonio Mesía. El puerto de destino era Manila, capital del más lejano territorio hispano, y su retorno se hizo por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Más de siete meses se emplearon en el viaje de ida y casi ocho en el de vuelta. Cinco y medio fueron también los meses que duró la estancia en Manila en espera de la estación de vientos favorables.

A su regreso a Cádiz Malaspina ya es teniente de fragata y le aguarda otra guerra inminente. Las colonias inglesas de Norteamérica se han rebelado contra la madre patria, y Francia y España, ligadas al borbónico Pacto de Familia, toman partido por los rebeldes. En realidad, a Carlos III le importaba bien poco la independencia americana, pero era un buen pretexto para intentar nuevamente vengar la afrenta de Gibraltar.

Alejandro fue destinado al navío *San Julián* formando parte de la escuadra de don Juan de Lángara. La misión principal era patrullar frente a la costa gibraltareña e impedir la llegada de cualquier convoy británico que pudiera abastecer a los ingleses. Pero el 16 de enero de 1780 tiene lugar frente al cabo de Santa María un duro encuentro naval del cual sale mal parada la escuadra española, claramente inferior a la inglesa y que navega con el viento en contra. Varios navíos se hundieron y el *San Julián* es capturado. Su comandante y los principales oficiales son transferidos a otros buques, pero Malaspina

queda en el *San Julián*. Mariñado por los ingleses, a consecuencia del fuerte temporal se vio lanzado frente a la costa, por lo que los captores tuvieron que recurrir al auxilio de los capturados. Malaspina se lo concedió a condición de que los ingleses se constituyeran prisioneros a su vez, dándose el caso paradójico de que un barco entrara en Cádiz llevando cautivos a sus mismos captores, y con la bandera española desplegada al viento. Un mes más tarde, tal vez por este meritorio hecho, era promovido a teniente de navío.

La reconquista de Gibraltar era una idea fija de la estrategia española. En 1782, ante la imposibilidad de rendir la plaza por hambre, se decidió atacarla por medio de baterías flotantes, que fueron remolcadas hasta la bahía gibraltareña. El ataque comenzó el 16 de

septiembre y algunas de las baterías se incendiaron. Hubo muchos naufragos, en cuyo salvamento cooperó eficazmente el marino, así como en la evacuación de heridos. Tres meses más tarde era promovido a capitán de fragata.

Nuevas y meritorias singladuras esperan a Malaspina en su nuevo empleo. Al mando de la fragata *Asunción* realizó un viaje a Manila y a otros puntos de aquellos lejanos mares, regresando a España en 1784. Permaneció poco tiempo de teniente de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. En 1786 realizó un nuevo viaje a Manila con la fragata *Astrea* a través del cabo de Hornos, dando la vuelta al mundo al regresar por el cabo de Buena Esperanza. Y de nuevo en Cádiz en 1788, salió de este puerto a finales de julio de 1789 con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Son los prolegómenos de la famosa expedición científica; de un increíble viaje de sesenta y dos meses, donde se mezclaron las exploraciones científicas, marítimas e incluso políticas por las Américas y el Pacífico.



Salvia de México.
(F. Lindo. Real Jardín Botánico).

La expedición Malaspina: Una proeza histórica

Los preparativos de la expedición comenzaron con buenos auspicios, ya que no en balde los asuntos de Marina estaban en manos del ilustrado baillío Valdés. El 10 de septiembre de 1788, los capitanes de fragata Alejandro Malaspina (ascendería poco después a capitán de navío) y José de Bustamante someterían al ministro un proyecto de viaje «científico y político» alrededor del mundo, a imagen de los realizados por Cook y La Perouse, y con una duración aproximada de tres años y medio. Con el apoyo de Valdés, que desde el primer momento captó la importancia de la expedición, el rey aceptó el proyecto, concediéndoles además carta blanca para la elección del tipo de buques, pertrechos, víveres, oficialidad y tropas, y también de científicos, naturalistas y pintores; todo un plantel escogido para el mayor logro de la expedición. Se escogieron dos corbetas de fino porte de 350 toneladas cada una, botadas en el Arsenal de la Carraca, que fueron bautizadas con los nombres de *Descubierta* y *Atrevida*, y en julio de 1789, casi en un tiempo récord vistos los prolegómenos de la expedición, zarpaban de Cádiz con rumbo inicial a los mares de América.

Los objetivos propuestos por Malaspina en su plan original abarcaban los más diversos trabajos, que podrían ser clasificados de la siguiente forma: a) puramente hidrográficos y astronómicos (levantamiento cartográfico de costas navegadas y puertos más importantes; determinación de longitud y latitud y otros cálculos propios de la navegación astronómica; b) políticos y sociológicos (información sobre situación y costumbre de los indígenas, demografía, comercio, situación política y económica de los virreinos), y c) naturalista y científica (informes sobre fauna, flora y mineralogía de los territorios recorridos).

En los cinco años que duró la expedición, y al término de la misma, se obtuvieron resultados que respondían plenamente a los objetivos y propósitos trazados. Las cartas, diarios, muestras, dibujos, etc., que con cierta regularidad llegaban a la Península, suponen — como expone Lola Higuera — uno de los más importantes bagajes de noticias y documentos que haya recogido expedición alguna. El rigor científico empleado y los modernos métodos y técnicas con los que desarrollaron su amplísimo espectro experimental fueron también factores de valoración positiva de la empresa.

Cae fuera de los límites de este artículo estudiar con detalle la sobrehumana aportación científica de la expedición Malaspina, de la que como dice el almirante Guillén «su relación, aun brevísima, llenaría muchas páginas». En cinco años visitaron Montevideo, las Malvinas, pasaron el estrecho de Magallanes y fondearon en Chile, Valdivia, Valparaíso, El Callao, Nicaragua, llegando hasta las latitudes más altas del Pacífico, concretamente hasta el glaciar que Malaspina bautizó con su apellido. Las Marianas, las Filipinas y las costas de China estarían también en el itinerario que de vuelta se hizo por Nueva Guinea, islas Salomón, Nueva Zelanda hasta El Callao, herborizando

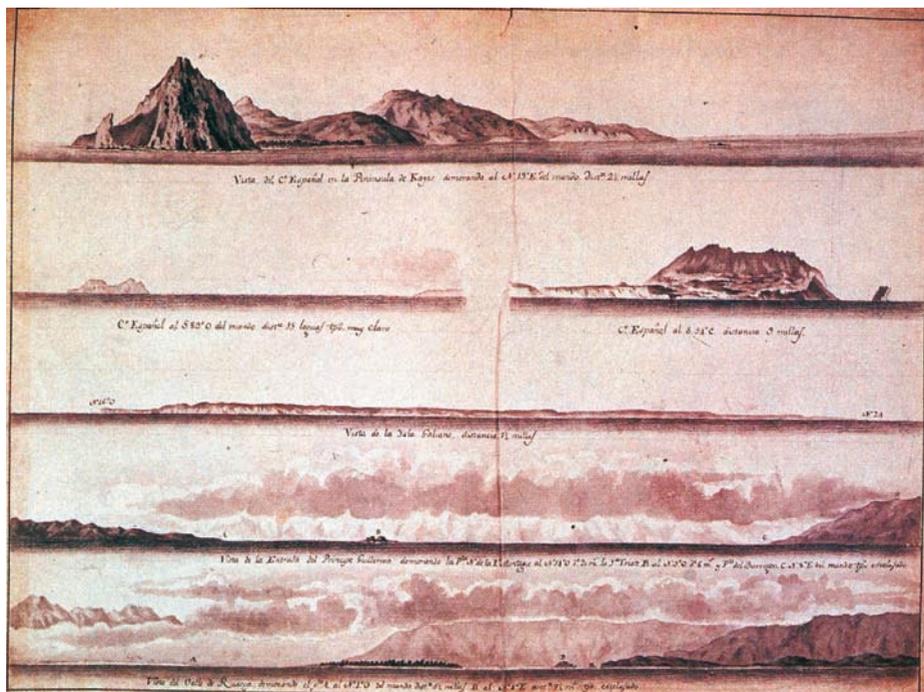
tierra adentro en los Andes y La Pampa. Remontando el estrecho de Magallanes y con nueva escala en Montevideo, salieron para España, llegando a Cádiz en septiembre de 1795. Fue por tanto un viaje de circunnavegación en toda regla, surcando muy distintos mares, rectificando cartas de muchísimas costas y levantando otras nuevas; acumulando en suma un abundante material científico, amén de la memoria reflejada en el interesantísimo manuscrito, que desgraciadamente se quedó sin publicar.

Por muy exigente que pareciera el programa trazado por Malaspina y aprobado por el gobierno para la expedición, su autor lo había superado con mucho, tanto por la extensión del viaje como por la importancia de los trabajos realizados. Su biógrafo, Enmanuele Greppi, señala que había visitado la costa de Australia y muchas islas del archipiélago que se encontraban fuera de su itinerario. No se había contentado con examinar las costas, sino que por medio de sus subalternos se había adentrado varias veces en el interior. «Vastas colecciones botánicas y mineralógicas formaban un notable conjunto, enriquecido además con trajes, instrumentos y productos de las naciones salvajes. Los pintores habían dibujado plantas, utensilios, vistas de puertos, retratos de caciques; los oficiales de Marina habían trazado perfectamente la inmensa costa occidental de América; dibujaron un mapa exacto de las Filipinas, determinaron el nivel de los dos mares y reconocieron los istmos y lagunas de Nicaragua para echar los cimientos de las obras que más tarde condujeron a la titánica empresa del canal de los océanos».

Malaspina encontró también una evidente colaboración en sus acompañantes (Cayetano Valdés, Dionisio Alcalá Galiano, Juan Gutiérrez de la Concha... nombres que después serían famosos por otros hechos), aunque como contrapartida surgieran también diferencias y malentendidos con algunos de ellos, como con Espinosa y Tello. El testimonio de su viaje, contenido en un manuscrito que tanto tardó en conocerse, está dividido en tres partes, precedidas de una introducción a la que llama «Discurso preliminar», en el que da cuenta de los fines del viaje, trabajos realizados y proyectos de publicación, que es un claro reflejo de la influencia que ejerce en Malaspina la política reformista de un grupo de ilustrados a cuya cabeza figuran Jovellanos, Aranda y Floridablanca, que tenían una conciencia clara de fundamentar geográficamente las directrices del Estado. Recuérdese la frase de Jovellanos: «Un gobierno benéfico, idealista, humanitario y protector de la ciencia, al asegurar la paz interior, reportará igualmente seguridad frente a la agresión de otras naciones». Así, para Malaspina el fin primordial de la expedición era facilitar el mejor conocimiento de las rutas más fáciles para la navegación y el consecuente desarrollo del comercio, y el mejor conocimiento de los países visitados (el hombre, el suelo, los animales, las plantas), es decir, el estudio de la historia natural, pero también profundizaba en razonamientos de mayor envergadura.

Los resultados de la expedición

Malaspina fue triunfalmente recibido en Cádiz, y la Marina se vanagloriaba de tener un nuevo Cook. Pero poco habrían de durar sus glorias. Una intriga de alcoba lo va a dejar fuera del juego político en el que tan importantes servicios podría haber prestado a la Armada por cuanto de ella sabía y a la que tantos afanes había consagrado. Una intriga de alcoba con Godoy al fondo. La llamada a Madrid del rey y el ascenso otorgado no parecían dar lugar a dudas. El viaje había resultado todo un éxito, pero cuando todo el mundo esperaba conocer los avatares de un relato apasionante, fue preso de la noche a la mañana y encerrado en un calabozo. Se puso como pretexto la difusión imprudente de unas reflexiones relativas a la paz de España con Francia, que Godoy —todopoderoso entonces— consideró como atentatorias para la seguridad del Estado. La realidad puede ser muy distinta. La reina se había interesado complaciente por el apuesto marino, y el favorito no estaba por la labor de dejarse reemplazar. La trama en muchos aspectos parece de novela «galante» decimonónica o de «culebrón» de nuestros días. En el enredo con la reina participaron María Fernanda, marquesa de Matallana, y la condesa de Pizarro, damas de María Luisa, que hacían de correveidile con la soberana y que a la vez eran confidentes de Godoy. Malaspina, ingenuo, o con presumibles dotes de seducción, se dejó querer «a tres bandas» y, al final, celos, rencores o desavenencias echaron el telón de la comedia. Las cartas de amor o los planes políticos dirigidos contra Godoy, escritos por Malaspina y guardados por María Luisa en una gaveta, fueron denunciados por la condesa de Pizarro al Príncipe de la Paz y éste tomó inmediatas cartas en el asunto. ¿Hubo despecho de la Pizarro, posiblemente menos favorecida que la Matallana en las atenciones de Malaspina? Ésta es una de las grandes incógnitas del suceso. La marquesa de Matallana, de quien primero exigió Godoy la revelación del secreto, se negó a ello constantemente. Una hermosa profesión, no sabemos si de amor, pero desde luego de lealtad, que le costó el destierro junto al de su marido (suponemos que ajeno al asunto en que tan poco favorecido quedaba). Como dice Fernández Duro, «el plan descubierto y pintado por Godoy a Carlos IV con los colores que le convenían sirvió de instrumento de venganza». A Malaspina, preso primero en el cuartel de los Guardias de Corps y trasladado más tarde al castillo de San Antón en La Coruña, en el que permaneció seis años sujeto a un confuso y embrollado proceso, se le permitió más tarde volver a Italia, bajo pena de muerte si regresaba a territorio español. Y las aguas volvieron a su cauce entre María Luisa y Godoy liquidado el episodio del apuesto marino y desafortunado faldero. Pero la Marina española perdía uno de sus firmes valores, del que decía el ministro Valdés «que por sus conocimientos, cuna, nobleza y elegancia de la persona y maneras, arrogante presencia, afabilidad, firmeza de carácter y talento en la sociedad, era el marino ideal, alma de una sociedad culta y distinguida que debía representar».



Vista de la costa Noroeste, por F. Bauzá (Museo Naval)

La prisión y destierro de Malaspina hicieron que sus memorias secretas sobre la expedición no pudieran publicarse de inmediato, y hay historiadores que afirman que fue también el motivo de la renuncia que al Ministerio de Marina e Indias hizo el bailío Valdés, sustituido por don Pedro Varela Ulloa, que, al decir de Fernández Duro, «en poca cosa se asemejaba con Malaspina». No hay que olvidar que la Marina como institución y los grandes marinos estudiosos de la época fueron sin duda los más felices impulsores del movimiento científico de la Ilustración española y de su carácter europeísta.

Reflexión final

No es preciso insistir que con Malaspina se está ante uno de los marinos más ilustrados y de mayor rigor científico del último tercio del siglo XVIII, aunque se afirme de él, desde una perspectiva pesimista, que fue un personaje difícil y solitario. Se ha escrito también que tuvo categoría de hombre de Estado, y fracasó; que tuvo categoría de estratega histórico, y fracasó; que triunfó

ante los elementos y en los combates navales, en la más ardua lucha por los altos ideales como hijo de las Luces y la milicia, y fue filósofo y hombre de acción. De este tipo de seres humanos la Historia sólo guarda el recuerdo de unos pocos. Para los que no triunfaron solamente queda el olvido y una larga cadena de amigos, que a través de los años y aun de los siglos se empeñan en recoger su presencia. Pero la obra asombrosa de Malaspina —su aportación a la moderna ciencia náutica o a la viajera geografía— y sus realizaciones en todo orden de cosas son difíciles de olvidar. Ha dejado de ser un personaje maldito para constituirse en el reflejo de la vida azarosa y difícil de un marino ilustrado en un siglo revolucionario y trascendente.

Como ha escrito Juan Félix Pimentel, Alejandro Malaspina es una figura dotada de un rico bagaje cultural y de una fina sensibilidad para captar y ahondar en los problemas políticos de su tiempo y en los del hombre de cualquier época, cuyas propuestas, racionales o utópicas, no encontraron el éxito que quizá merecían. Al «héroe necesario» habría que oponer «el héroe desaprovechado» y el proyecto frustrado, condenados ambos por unos centros institucionales de poder anquilosados y carentes de la necesaria visión política para contener un proceso independentista colonial, aupado por el ejemplo norteamericano, que el tiempo se encargaría de demostrar irresistible.

Malaspina y su programa reformista buscaron la felicidad privada y pública respectivamente en la tensión y el justo equilibrio que resultan de la combinación de ciertos binomios: moral y política, defensa y paz, agricultura e industria, colonia y metrópoli, patriotismo y universalismo, aventura del viaje alrededor del mundo y retiro filosófico. Quizá, dice Pimentel, esta búsqueda no sólo sirva para conocer mejor lo que Julián Marías llamó «La España posible en tiempos de Carlos III», sino también para nosotros como estimulante ejemplo a la hora de emprender ciertos viajes personales y colectivos que tenemos pendientes individuos y pueblos de cualquier nación, raza o tiempo.

El *Hespérides* se dispone a reemprender la famosa expedición que asombrara al mundo. Otros tiempos, otras circunstancias... ¡Que tenga las más felices singladuras!

BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
 MANFREDI, Dario: *Italiano in Spagna, Spagnolo in Italia*. Torino, 1992.
 PIMENTEL, Juan Félix: *Malaspina y la Ilustración*. Madrid, 1989.