

EL VIAJE DE LA FRAGATA “ASTREA” (1786-1788): ANTECEDENTE DE LA GRAN EXPEDICION CIENTIFICA DE ALEJANDRO MALASPINA

Darío MANFREDI
Director del Centro Alejandro Malaspina
La Spezia, Italia

Traducción: Sylvia E. Guzmán Grossi

La ocasión.

La expedición ideada, organizada y realizada por Alejandro Malaspina, con la determinante aportación de José Bustamante y Guerra, entre los años 1788 (1) y 1794, tuvo tal importancia, tanto desde el punto de vista náutico como desde el científico, que oscureció, sin duda, cualquier otra empresa que hubiera llevado a cabo aquel gran navegante.

Sin embargo, está claro que una expedición con tan ambiciosos objetivos, una organización tan detallada y una perspectiva tan amplia, no pudo concebirse *sobre una mesa de trabajo*, sino que fue consecuencia de una serie de reflexiones y experiencias marítimas maduradas anteriormente. Tampoco sus resultados habrían sido tan relevantes si aquellos navegantes, y no sólo el comandante, hubieran carecido de experiencia anterior (2).

A partir de esta breve y evidente consideración, aparece otro motivo de interés —más allá del puramente biográfico— que induce a colmar una página de la vida de Alejandro Malaspina, olvidada hasta hoy. Se trata del período inmediatamente anterior a la gran expedición, en el que seguramente germinó la idea y que fue, sin duda, decisivo para el éxito de aquélla.

Muy poco se ha escrito sobre las navegaciones efectuadas por Malaspina antes de 1789, y lo poco que se ha hecho es bastante vago y contradictorio (3).

En el certificado de servicios, expedido en 1853 por el brigadier general de

(1) *El Plan de un viaje científico y político alrededor del Mundo (...)*. Documento del Museo Naval de Madrid, MS 583, f. 5-7, del 10 de septiembre de 1788.

(2) Cabe destacar que la excepcional cantidad de resultados geográficos, astronómicos y botánicos pudo lograrse merced al trabajo de equipo de todos los hombres de la expedición, y aquí está, en efecto, el aspecto más moderno de dicha empresa.

(3) Entre los primeros biógrafos de Malaspina existe una gran incertidumbre, incluso en cuanto al número de viajes oceánicos efectuados antes de 1789: hay quien considera solamente uno (Y. Marulli), quien menciona dos viajes (E. Greppi) y quien tres (E. Branchi, C. Caselli, E. Bona, L. Picanyol, etc.), pero todos se contradicen en cuanto a las fechas.

la Armada Francisco de Paula Pavía, se puede leer sólo que Malaspina, nombrado capitán de fragata el 29 de diciembre de 1782, al mando de la *Asunción*, se dirigió a Manila y a otros puntos del océano Indico, regresando a Cádiz en 1784, desde donde zarpó, después de un período de servicio en calidad de teniente de la compañía de guardias marinas, para llevar a cabo la vuelta al mundo con la fragata *Astrea*, dirigiéndose a Lima por el cabo de Hornos y de allí a Filipinas, volviendo a Cádiz por el cabo de Buena Esperanza (4). Parece, por tanto, evidente que para conocer la esencia del nacimiento de la expedición de 1789-94, haya que profundizar en el conocimiento del viaje inmediatamente anterior: la navegación alrededor del mundo de la fragata de S. M. C. *Astrea*.

Existen además dos poderosos motivos que confieren a este estudio un carácter de actualidad: el primero radica en el hecho de que hayamos localizado en Florencia, recientemente, un fondo documental relacionado con Alejandro Malaspina, en el que se conservan nada menos que diez documentos detallados sobre el viaje de la *Astrea*. El segundo tiene carácter meramente conmemorativo del 200 aniversario del periplo. Un tratamiento profundo de aquella efemérides constituye también un homenaje a su ilustre comandante.

Documentos.

Para reconstruir los preparativos del viaje de la *Astrea* nos basaremos fundamentalmente en la documentación que se conserva en el Archivo General de Marina *Don Alvaro de Bazán* (5). Para las descripciones de las peripecias y vicisitudes del viaje, lo haremos en la localizada en Florencia que está depositada en el Archivo Provincial de los Padres Escolapios (6).

Esta última serie de documentos tiene una historia propia que merece ser someramente expuesta: formaron parte de la colección de documentos sobre Malaspina que el P. Massimiliano Ricca S. P. comenzó a recopilar desde el día siguiente a la muerte del navegante, acaecida en Pontremoli el 9 de abril de 1810, para poder trazar un elogio histórico. Ricca murió en 1835 sin haber podido llevar a cabo su proyecto; las cartas permanecieron ignoradas durante un siglo exactamente. En 1935 el español P. Leodegario Picanyol d. S. P.

(4) Dicho documento fue editado por Caselli en Italia en 1929.

(5) En el Archivo "Don Alvaro de Bazán", signatura: Sec. «Real Compañía de Filipinas (1786-1830)», exp. *Habilitación de la fragata «Astrea» para una expedición a Filipinas con escala en Lima, mandada por Alejandro Malaspina*.

Queremos agradecer, especialmente a la doctora Lola Higuera, por haber favorecido nuestras investigaciones proporcionándonos materiales inéditos, informaciones preciosas y fraterna amistad.

(6) En el Archivo Provincial de los Padres Escolapios, legajo: *Ricca/Malaspina*. Agradecemos a los padres Osvaldo Tosti y Dino Bravieri, de las Escuelas Pías, su generosa y cordial colaboración.

publicó una antología (7); después este fondo documental cayó de nuevo en el olvido, siendo ignorado por todos los biógrafos malaspinianos.

Entre la documentación publicada no aparecían datos relacionados con la *Astrea*, ignorándose incluso su existencia (8).

En 1828, el conde Lazzaro Brunetti di Massa transmitió esta documentación a Ricca. El conde Brunetti se estableció en Madrid alrededor de 1816, llegando a alcanzar, poco después, el cargo de ministro plenipotenciario en Austria al servicio de los Borbones (9). Gracias a su elevada posición, el diplomático obtuvo de Fernando VII la facultad de examinar y copiar todos los documentos relacionados con Malaspina, a excepción de los relativos a su proceso.

El trabajo de copia se realizó entre 1818 y 1828; durante los primeros años, Brunetti contó con la valiosa colaboración de Felipe Bauzá (10), quien, entre otras cosas, escribió de su puño y letra el documento más completo, donde consta la derrota de la *Astrea*, desde su partida hasta su regreso, resumida en la medida de lo posible (11). Este documento constituirá el punto de partida fundamental sobre el que desarrollaremos nuestro estudio, introduciendo, poco a poco, las noticias extraídas de los demás escritos (12).

Los preparativos: aspectos contractuales.

El documento fundacional de la Real Compañía de Filipinas establecía expresamente algunas formas de colaboración con la Real Armada, como la

(7) Picanyol editó también una lista de los documentos inéditos, pero, insólitamente, no mencionó ninguno referente al viaje de la *Astrea*.

(8) Se trata de los siguientes:

- *Puntos del viaje...*, de F. Bauzá.
- *Nota copiada del extracto del diario...*, de M. Agote.
- *Trozos del extracto del diario...*, de M. Agote.
- *Partes del diario...*, de A. Malaspina.
- *Memoria número 4*, de A. Malaspina.
- *Copia de una carta...* (enero de 1787), de A. Malaspina.
- *Copia de parte de una carta...* (enero de 1787), de A. Malaspina.
- *Copia de una carta...* (5 de febrero de 1787), de M. Agote.
- *Copia de carta...* (16 de febrero de 1787), de M. Agote.
- *Copia de una carta...* (15 de mayo de 1787), de A. Malaspina.

(9) Lazzaro Brunetti (o De Brunetti) nació el 13 de octubre de 1781, estudió en Florencia, fue primeramente diplomático en la corte de Nápoles y, después de trasladarse a España, se casó con Dña. Francisca de Borgia Martín Gayoso, Marquesa de Camarassa. Brunetti permaneció en España, a excepción de algunas breves estancias en Massa de Lunigiana, y dio origen a la rama española de su familia, que se perpetuó en el tronco de los Duques de Arcos.

(10) Carta de Brunetti a Ricca del 28 de febrero de 1818, en el Archivo Provincial de los Padres Escolapios de Florencia, legajo *Ricca/Malaspina*.

(11) Desdichadamente, la documentación sobre la primera parte del viaje es muy abundante, pero casi inexistente sobre la segunda, especialmente en el trayecto de Batavia a Cádiz.

(12) De aquí en adelante, las noticias cuya fuente no se menciona se sobreentienden sacadas del aludido legajo *Ricca/Malaspina*.

del flete de buques. Sin embargo, en 1786, aunque se habían establecido negociaciones, no se había estipulado aún ningún contrato de flete (13).

El 30 de marzo de 1786, una real orden dictaminó disposiciones más detalladas —valederas tanto para el Consulado de Comercio, como para la Compañía de Filipinas— y esto indujo a las partes a formalizar un primer acuerdo. Parecía absolutamente claro que, sobre la base de un acuerdo ya establecido, se estipularían posteriormente los contratos sucesivos. Las partes pusieron especial interés en determinar todos los puntos a definir. La Compañía designó para dirigir las negociaciones a Domingo de Olza, funcionario de la misma en Cádiz. El Ministerio de Marina nombró a su vez a Fermín de Sesma, el entonces viceinspector del Arsenal de La Carraca. Sobre los principales temas de discusión, el acuerdo se tomó con relativa rapidez (14). Uno de los primeros puntos que se definieron fue el de la elección del buque, por supuesto, la *Astrea*, y su comandante, Alejandro Malaspina (15).

La elección de un oficial de la Real Armada como comandante del buque dependió con seguridad de dos consideraciones distintas: en primer lugar, un oficial de la Marina de Guerra ofrecía mayor confianza que cualquier otro comandante de la Marina Mercante para un viaje tan largo e importante, y en segundo, pero quizá para la Compañía en lugar preferente, la ya mencionada orden del 30 de marzo establecía que si al mando de un buque fletado se hallaba un oficial de la Real Armada, la Compañía se eximía de depositar, antes de la fecha de partida, una suma equivalente a su valor, a modo de fianza en caso de pérdida del mismo.

Sobre los otros puntos, las negociaciones se prolongaron algo más, pero habiendo quedado clara la postura de llegar a un acuerdo por ambas partes, se iniciaron rápidamente los trabajos de adaptación de la fragata. Es más, ésta estuvo dispuesta el 15 de julio y pudo zarpar el 5 de septiembre de 1786, si bien las firmas que debían figurar en el documento oficial, por una serie de razones y de retrasos, no se estamparon hasta el 27 de febrero de 1878 (16).

No vamos a seguir ahora tratando con detenimiento estas laboriosas nego-

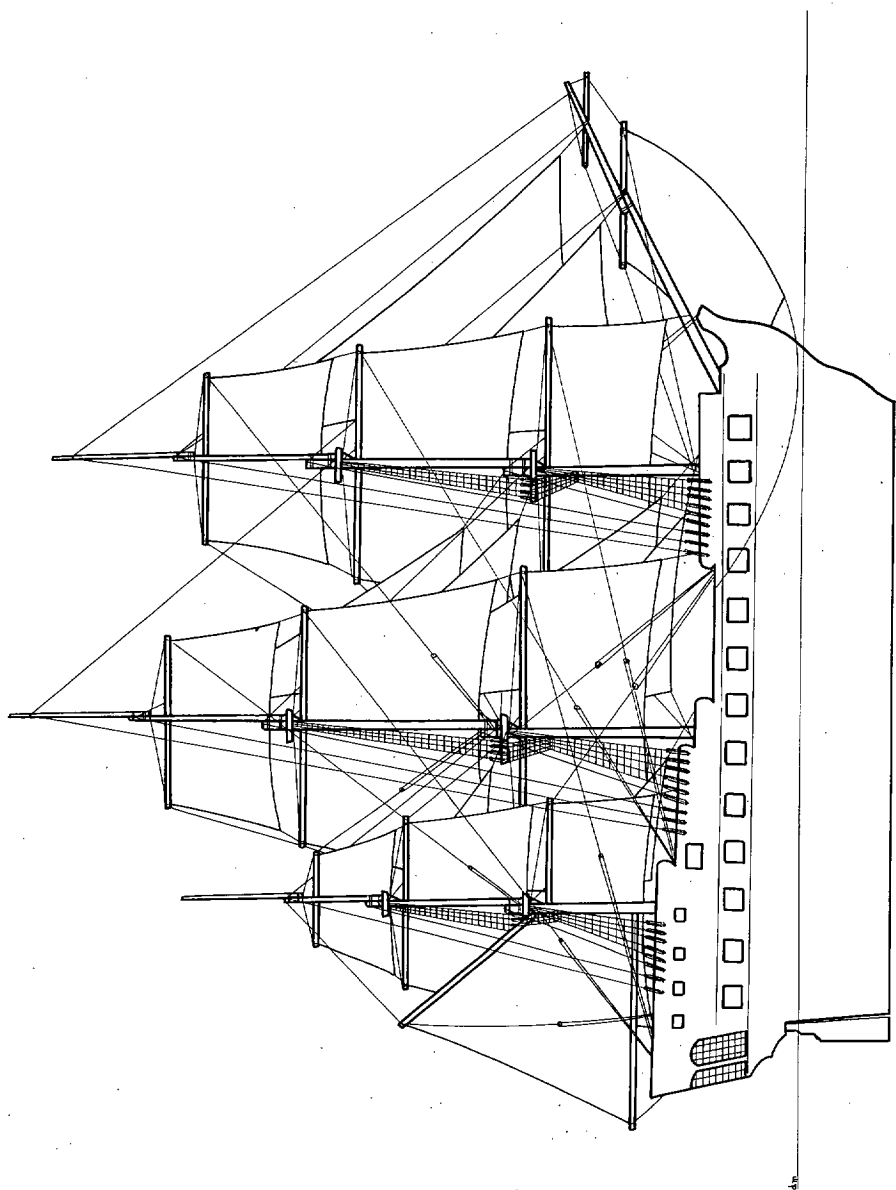
(13) El año anterior se había planeado que los navíos *Plazeres* y *Aguila* realizaran un periplo. El primero seguiría la derrota del cabo de Hornos y el segundo la del cabo de Buena Esperanza; Malaspina debía mandar el *Plazeres* (documentos guardados en el Museo Naval de Madrid).

(14) Informe de Fermín de Sesma a Antonio Valdés de fecha 26 de mayo de 1786 (Archivo General de Marina, *exp. cit.*).

(15) Está documentado que el 9 de mayo de 1786 Malaspina pidió al rey una licencia con el fin de *pasar a Madrid para atender a sus propios negocios* (doc. guardado en el Museo Naval de Madrid). Es probable que en esa oportunidad Malaspina acudiera a Madrid para entrevistarse con Valdés y recomendar ante él la instancia que, precisamente en ese período, la Compañía había cursado a la Corona. En efecto, Malaspina estaba convencido de que de ese viaje habría sacado provecho no sólo la Compañía, sino también la Real Armada.

(16) Este enorme retraso fue originado por una equivocación de Sesma (quien había interpretado mal ciertos valores suministrados por la Contaduría de la Marina) y parcialmente por la objetiva complejidad y novedad de aquel negocio. Prácticamente, se ocuparon del asunto todos los miembros de la Junta de Marina del Departamento de Cádiz.

EL VIAJE DE LA FRAGATA "ASTREA" (1786-1788): ANTECEDENTES...



Fragata de S. M. C. *Astrea*.

ciaciones, nos limitaremos a resumir los puntos fundamentales de los acuerdos.

El buque tenía que entregarse, provisto de carena (con doble forro, tanto de madera como de cobre), arboladura, velamen, armazón y demás pertrechos en el puerto de Cádiz, pero fuera del Arsenal de La Carraca, y en el mismo lugar tenía que devolverse. Todas las obras necesarias, teniendo en cuenta su nueva función mercante, debían realizarse en el Arsenal y a cargo de la Marina; tanto los encargados de la Compañía como el comandante electo tenían la facultad de supervisarlas. Quedaban a cargo de la Compañía todas las averías que se produjeran en la fragata desde el momento de su entrega hasta su devolución y también todos los gastos que se precisaran durante el viaje para su buena conservación.

El buque, con todos sus aparejos y dotación, tendría que ser aceptado por la Real Armada en las condiciones en que se encontrase en el momento de su devolución; la Compañía reembolsaría, sin embargo, el valor de lo que se hubiera perdido. A título de flete, la Compañía pagaría $\frac{3}{8}$ del valor del casco, incluidos el bote y la lancha con sus aparejos correspondientes; $\frac{1}{2}$ del valor de los aparejos, cureñas y utensilios del contraamaestre; $\frac{1}{3}$ de los aparejos restantes, excluida la artillería, pero incluidas las armas blancas y las de fuego ligeras con sus correspondientes municiones. El importe, calculado de esta manera, era de 499.716 reales y 2 maravedíes; aunque en el caso de que el viaje durase más de 26 meses, la Compañía pagaría por cada mes extra $\frac{1}{26}$ de dicho importe, además del flete. Sin embargo, pagaría sólo $\frac{1}{3}$ del flete si la nave se extraviaba en el viaje de ida y $\frac{2}{3}$ si lo hacía en el de regreso. El pago se efectuaría después del regreso de la fragata, o bien cuando se confirmase su extravío.

Se estableció que la *Astrea* navegara desde Cádiz hasta Lima, haciendo escalas, por el cabo de Hornos; de allí a Manila, con posibilidad de escala en Asia, y regresara a Cádiz por la vía del cabo de Buena Esperanza (17).

El rey aprobó el contrato, pero consideró que esas condiciones no favorecían lo suficiente al erario real; dispuso, por tanto, que los siguientes contratos se establecieran sobre bases diferentes (18).

Malaspina, por su parte, antes de zarpar, había estipulado con la Compañía otro acuerdo para regularizar su situación con la misma. En dicho documento se confirmaba la derrota a seguir; se detallaban las obligaciones y los derechos del comandante, además del volumen del cargamento; las labores a llevar a cabo por la Compañía en beneficio de empresas mercantes posteriores, levantamientos cartográficos, observaciones astronómicas, etc., determinándose también los nombres de los representantes de la Compañía en Lima y Manila. Se establecía además, explícitamente, la prohibición de cual-

(17) Todas estas informaciones se han tomado del texto definitivo del contrato, despachado por Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a Antonio Valdés con expediente del 9 de marzo de 1787 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

(18) Carta de Valdés a Rubalcava de fecha 9 de marzo de 1787 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*). En efecto, en aquel tiempo la Compañía quería fletar aún la fragata *Santa Rufina*.

quier acto comercial para beneficio privado, ya que la Compañía gozaba de la exclusiva del tráfico comercial con Filipinas, y para terminar se indicaban las retribuciones correspondientes a los tres oficiales de mayor graduación, de la forma que se expone a continuación.

RETRIBUCION MENSUAL (pesos sencillos)

	Comandante	2.º oficial	3.º oficial
Durante la navegación	200	130	50
Durante la estancia en Filipinas	150	90	38
Durante la estancia en Cádiz	120	60	23

Cuando transmitió a Antonio Valdés una copia de dicho documento, Malaspina, que mantenía que la actitud de la Marina durante las negociaciones había sido justa y comprensiva, escribió: (...) *hemos demostrado que nos animan otras ideas que las del interés, y la campaña que vamos a emprender lo demostrará aún más* (19).

Los preparativos.

En cuanto se comunicó el consentimiento real del nombramiento de Malaspina como comandante de la *Astrea* al capitán general de la Armada, Luis de Córdoba, y a la Compañía (20), el oficial se ocupó de seguir personalmente los trabajos de reestructuración y, además, de realizar una cuidadosa selección de los oficiales de rango superior.

En calidad de segundo oficial hizo que se designase al teniente de navío Luis de la Concha (21), y de tercer oficial, al entonces joven de 21 años, alférez de fragata Francisco Javier de Viana (22), el mismo que más tarde le acompañaría en la expedición científica a bordo de la *Descubierta*. También designó a los guardias marinas Juan de Dios Izquierdo y José Orozco. Sobre todos ellos, Malaspina expresaría posteriormente juicios altamente favorables. No sucederá lo mismo con los pilotos, que fueron nombrados sin tener en cuenta la lista de personas que consideraba idóneas (23). Sobre estos últimos se verá forzado a quejarse *sin medias tintas* (24).

(19) Carta de Malaspina a Valdés del 14 de septiembre de 1786 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*). A dicha carta va aneja una copia del convenio celebrado entre Malaspina y la Compañía.

(20) Carta de Valdés, respectivos, del 20 de junio de 1786 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

(21) Carta de Valdés a Luis de Córdoba del 20 de junio de 1786 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

(22) Carta de Valdés a los directores de la Compañía del 18 de julio de 1786 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

(23) Carta de Malaspina a Valdés del 20 de julio de 1786 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

(24) Carta de Malaspina a Valdés del 17 de junio de 1787 (Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

Como ya hemos dicho, Malaspina se ocupaba también de la marcha de los trabajos de reestructuración, asegurándose de que la fragata se preparara para poder hacer frente a cualquier adversidad o imprevisto que se presentara. Pero las precauciones que él consideraba oportunas parecieron excesivas. El comandante insistió y esto motivó una serie de juicios malintencionados e injustos sobre su persona, situación que le hizo sufrir íntimamente y que soportó en silencio, a excepción de alguna referencia —una vez iniciado el viaje e incluso al regreso— hecha a los directores de la Compañía (25).

En el momento de hacerse a la mar desde Cádiz, la *Astrea* presentaba, casi con seguridad, un aspecto, tanto exterior como interior, muy diferente al que había tenido durante su habitual servicio para la Marina de Guerra (26). En primer lugar se había modificado considerablemente el interior, pues al embarcar menos hombres de lo habitual tenían que dejar espacio para el almacenamiento de mercancías. Después se había procedido al doble forro y a la impermeabilización general de la cubierta. También se había modificado el velamen, ya que se habían suprimido el sobrejuanete mayor, el de proa y el de cebadera, añadiendo, sin embargo, dos velas de estay: la sobremesana y la del juanete mayor. Con todo esto, da la sensación que Malaspina —manteniendo una equivalencia fundamental de superficie vélica— quisiera eliminar las velas periféricas, sustituyéndolas por las de estay, de maniobra más sencilla (27). Embarcaron diez elementos de arboladura de reserva y 18 velas ya confeccionadas.

La artillería se había aligerado considerablemente: en lugar de los 34 cañones de ordenanza (entre los que había 26 del 12 y 8 del 6) se embarcaron sólo 22 (de los que 20 eran del 8 y 2 del 6), también se mermaron las correspondientes municiones: nueve proyectiles para cada pieza del 8, y 24 para cada pieza del 6 (28).

Los instrumentos que llevaban eran los siguientes:

Tres sextantes (de Ramsden, de Nairne y de Dollond).

Un reloj marino (de Arnold) (29).

Un grafómetro (de Nairne).

Un acromático (de Dollond).

Dos catalejos (de Nairne y de Dollond).

Un azimutal (de Martínez).

(25) Memoria número 4 (Arch. Prov. Padres Escolapios de Florencia, *leg. cit.*).

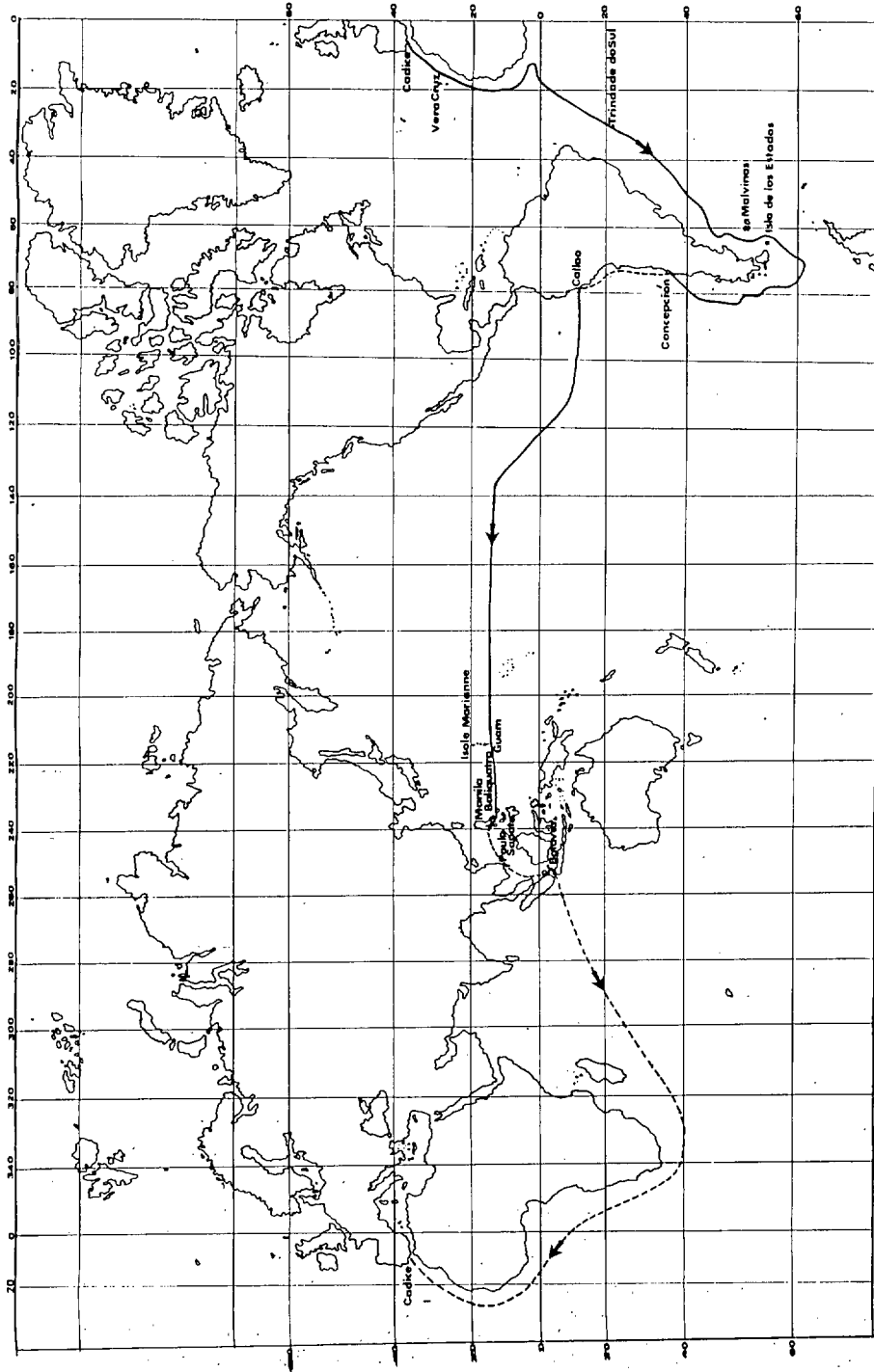
(26) Las informaciones siguientes se sacan del cotejo de dos *Estados de fuerza* de la *Astrea*, conservados en el Archivo General de Marina *Don Alvaro de Bazán*, el primero es de fecha enero de 1785 y el segundo fue redactado por Malaspina poco antes de la salida. De este último documento sacaremos todas las noticias sobre los principios generales de la disciplina de a bordo, que se publican más adelante.

(27) Véase el bosquejo de la fragata. Además de las velas que ahí se muestran, la *Astrea* contaba aún con cinco pares de alas; por tanto, el velamen global ascendía a veinticuatro piezas.

(28) La *Astrea* en equipo de guerra contaba con cuarenta proyectiles por cada boca de fuego.

(29) Tratábase del mismo reloj número 71 que Malaspina utilizó más adelante en la expedición científica, haciéndolo embarcar en la *Atrevida*.

EL VIAJE DE LA FRAGATA "ASTREA" (1786-1788): ANTECEDENTES...



Derrota seguida por la fragata de S. M. C. *Astrea* en el periplo realizado de 1786 a 1788.

En cuanto a la biblioteca de a bordo, no tenemos un catálogo detallado, pero sí la indicación de que tenían *todos los viajes modernos, muchos planos y derroteros* (30).

En cuanto a la tripulación, era inferior a lo habitual, ya que es evidente que una expedición de carácter comercial no precisaba de toda la tropa y artilleros presentes en los anteriores servicios a la Corona y, posiblemente, porque Malaspina supo reducir el personal con una mejor distribución de las labores a bordo.

Puede resultar útil establecer comparaciones entre la ordenanza de la *Astrea* de 1785 y la estipulada por Malaspina el año siguiente. Esta comparación es posible gracias al examen de los dos Estados de Fuerza. Teniendo en cuenta que conocemos los elementos, vamos a pasar a ver cuál era el gasto mensual para el personal a cargo de la Compañía.

CALIFICACION	Tripulación		Retribución mensual a cargo de la Compañía, en pesos sencillos
	en el 1785	en el 1786	
Oficiales Mayores	15	9 ⁽³¹⁾	265 ⁽³⁴⁾
Guardias Marinas	1	2	— ⁽³⁵⁾
Oficiales de Mar	14	10 ⁽³²⁾	211
Marineros especializados	46	8 ⁽³³⁾	73
Marineros comunes		34	272
Grumetes	66	30	165
Pajes	7	7	24,5
Suboficiales de tropa	72	1	9
Soldados		5	25
Suboficiales de Artillería	14	1	9
Artilleros	34	1	5,5
Servidores	14	7	90 ⁽³⁶⁾
<i>Total</i>	283	115	1.149

(30) Estado de fuerza del año de 1796, citado antes por las cartas y extractos del diario, es fácil concebir que a bordo de la *Astrea* se hallaban al menos las relaciones de los viajes de Anson, Dixon, Byron, Wallis, Carteret, Bougainville, Verdun, Cook, Juan y Ulloa.

(31) Además del comandante y del segundo y tercer oficiales, embarcaron el primer y segundo pilotos, dos pilotines, el capellán y el cirujano.

(32) Se trataba de: primero, segundo y tercer contra maestres, primer calafate, primer carpintero, sangrador, velero, despensero, herrero y tonelero.

(33) Se trataba de: segundo calafate, segundo carpintero, cocinero de tripulación, dos patrones (de la lancha y del bote), dos gavieros (mayor y de trinquete) y un pañolero.

Si añadimos también los tres oficiales superiores, la *Astrea* costaba a la Compañía (sólo en percepciones salariales) alrededor de 1.512 pesos sencillos por cada mes de navegación efectiva, lo que suponía que el 25 por 100 de dicha suma correspondía a los tres primeros.

A los oficiales mayores y de mar se les consentía que una parte del salario fuera a parar directamente a sus familias. A algunos de ellos se les facilitaron anticipos, en general para que pudieran proveerse de los libros y utensilios necesarios para sus tareas. Se establecieron también, de acuerdo con la Compañía, premios e incentivos diversos, que tenían que asignarse sólo en determinados momentos para evitar que el personal cediera a la tentación de desertar.

La subsistencia de los hombres durante la travesía atlántica estaba garantizada por las provisiones de víveres y de agua. Además de los víveres considerados *comunes* (cereales, legumbres y tocino), estaban los considerados *extraordinarios*, o sea, antiescorbúticos (barriles de col y de vino de Sanlúcar) y carne seca (37).

Hay que tener en cuenta que además de los 115 hombres que formaban parte de la tripulación, la *Astrea* transportaba 20 pasajeros: 14 reclutas con destino a Manila, dos jóvenes para las misiones de Lima, un comandante de Ingenieros, con dos criados, todos ellos destinados también a Lima y, finalmente, *otro individuo* (38).

Malaspina dictó pocas, pero detalladas, normas de disciplina a bordo. Las preocupaciones principales de un comandante —desde su punto de vista— debían ser dos: la conservación de la nave y la salud de los hombres. El primer objetivo se podía conseguir manteniendo, sobre todo, la subordinación, con claridad en la distribución de las funciones y de los mandos y una continuada limpieza y mantenimiento del buque. El buen estado de salud dependía, fundamentalmente, de la higiene personal, de la ventilación de los espacios cerrados, del reparto de ropa adecuada y de la calidad de los alimentos, que deberían variar en función del clima y la latitud.

La dulzura con los buenos y el rigor con los malos —concluía Malaspina— serán finalmente las llaves del gobierno interior de la fragata "Astrea", cuyo método hasta aquí ha sido tan eficaz, que la Marinería se puede considerar compuesta de hombres de bien, que asiduos à el trabajo van en puerto, no

(34) A excepción del comandante y los dos oficiales superiores a los que, como ya se dijo, se pagaba de forma distinta.

(35) El sueldo de los guardiamarinas, cuyo viaje tenía valor de aprendizaje para la carrera militar, corría a cuenta de la Real Armada.

(36) Se trata de un cálculo aproximado por faltar en el *Estado de fuerza* la mención del sueldo de los dos criados.

(37) Se embarcaron: 40 terneros, 15 carneros, 20 cerdos y 300 gallinas.

(38) Parece justificado pensar que sea este el genovés Giuseppé Ravara (Véase la carta de Antonio Rosia a Massimiliano Ricca de fecha 27 de abril de 1816, en el Arch. Prov. de los Padres Escolapios de Florencia, leg. *Malaspina/Ricca*). El cual fue nombrado cónsul de la República de Génova en Filadelfia en el año de 1791. Tuvo en España muchos amigos, sobre todo en el ambiente de los diplomáticos extranjeros y llegó a emparentar con Felipe Bauzá.

hacen temer mucha deserción en los puertos mas arriesgados de la America, ni el menor desorden a bordo (39).

Veremos cómo los resultados de su empresa darán la razón a estas previsiones optimistas.

El viaje. De Cádiz a Lima.

Una vez completada la dotación de hombres (escogidos en su mayoría entre marineros que hubieran realizado con anterioridad viajes a Perú) y el cargamento, Malaspina ordenó hacerse a la mar el 5 de septiembre de 1786 (40). Los últimos días estuvieron marcados por malhumores y discusiones entre los que sostenían que la tripulación requerida por el comandante era excesiva y los que, por desgana, no cumplimentaban con urgencia una serie de documentos necesarios.

En el transcurso de una semana la *Astrea* avistó las Canarias y el día 13 navegó entre Santa Cruz y Gran Canaria, continuando la derrota hacia el sur con viento favorable a la altura de las islas de Cabo Verde.

A partir de entonces, y durante veintiocho días, la *Astrea* padeció unas condiciones atmosféricas totalmente adversas. Para navegar, Malaspina se guiaba por las cartas del francés Verdun (la de José Varela, que él consideraba más precisa, aún no estaba impresa), pero a pesar de intentar mantener la navegación de acuerdo con la derrota establecida, las corrientes contrarias le acercaron peligrosamente a las temidas costas de Africa. Próxima al Ecuador, la *Astrea* encontró por fin los vientos favorables del sureste.

En la noche del 23 de octubre el comandante convocó en su cabina una reunión de oficiales (en la que participó también Manuel Agote, representante de la Compañía, quien levantó acta de la reunión) para precisar con exactitud qué ruta sería la más conveniente para la *Astrea* en la navegación a Lima. Expresó su propósito de variar el recorrido habitual de las otras embarcaciones. Esto se debía a que contaba con criterios más actualizados, mejores cartas y especialmente con aquel reloj número 71, que había dado buenos resultados durante la navegación de la fragata *Santa María de la Cabeza* (41).

La derrota que se siguió fue, de hecho, algo distinta a la que se había expuesto. De cualquier modo, esa noche el plan de Malaspina fue aprobado por unanimidad.

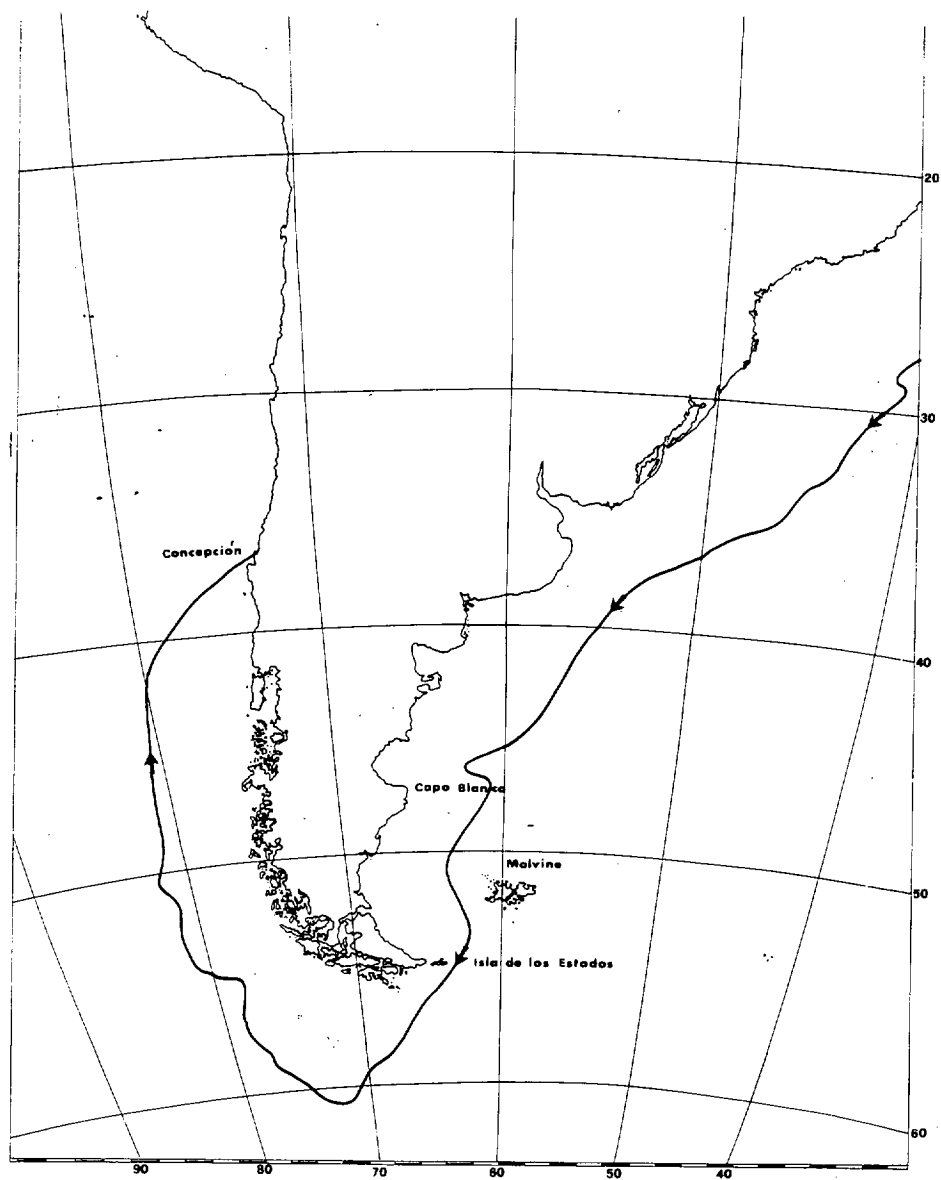
El reloj número 71, a decir verdad, provocó algunas decepciones, pues se observó enseguida un funcionamiento incorrecto. Las posiciones se controlaron y corrigieron rápidamente mediante la medición de una serie de distancias lunares.

(39) *Estado de Fuerza* de 1786, cit.

(40) Esta noticia, lo mismo que todas las demás, salvo especificación en contra, que se presentan en este párrafo y en los dos siguientes, se saca del legajo *Ricca/Malaspina*, cit.

(41) La *Santa María de la Cabeza*, mandada por Antonio de Córdova (contando entre sus oficiales con Dionisio Alcalá Galiano y Ciríaco Ceballos, quienes seguirán luego a Malaspina en la expedición científica), había navegado por las aguas de Patagonia y Tierra del Fuego los años de 1785 a 1786.

EL VIAJE DE LA FRAGATA "ASTREA" (1786-1788): ANTECEDENTES...



Derrota de la fragata de S. M. C. *Astrea* entre la actual Argentina y Concepción de Chile.

La *Astrea* se dirigió —transversalmente— hacia la isla de Trinidad del Sur, alejada de Brasil (42), y la alcanzó el 31 de octubre. Considerando que dicha isla podía ser de gran importancia estratégica para futuras empresas comerciales españolas, Malaspina quiso precisar su posición geográfica, dirigiéndose a continuación a la costa argentina.

A partir de 26° S los vientos fueron variables y con frecuencia contrarios; los pamperos, en un principio débiles e intermitentes, crecieron en intensidad, llegando a ser fortísimos en la latitud de 40° - 41°.

En el mes de diciembre llegó al extremo meridional del golfo de San Jorge y sondó en las inmediaciones de cabo Blanco. Un fuerte pampero y nuevas inestabilidades desaconsejaron fondear en las Malvinas. Por ese motivo, el día 14 navegó a unas 15 leguas a occidente de las islas. El mar estaba muy agitado. El 19 de diciembre se encontraba a unas 20 leguas al este de la isla de los Estados. En aguas de Patagonia, Malaspina utilizó las cartas de Bouganville. En las proximidades de cabo Blanco siguió también las de Cook y las relaciones de Anson, Byron, Wallis, Carteret y de nuevo las de Cook (1.º y 2.º viajes).

Siguiendo hacia el sur la *Astrea* encontró niebla, marejada, granizo y nieve. Sólo durante un día hubo bonanza. El 28 de diciembre se hallaba a 60° 53' S y a unos 12° O de la isla de los Estados.

Continuó el mal tiempo hasta el 2 de enero de 1787. Malaspina encontraba dificultades en el gobierno de la fragata: la ruta del norte se hacía insegura a causa de las condiciones meteorológicas; la del sur implicaba poner a la tripulación en un estado de preocupación e incluso de desesperación.

Los vientos eran variables entre el SO y ONO; las corrientes eran siempre contrarias y las nieblas frecuentes. Todo concurría a empujar peligrosamente el buque hacia los cabos Pilares y Victoria. Malaspina, siguiendo en ese trecho las experiencias del capitán Cook, se mantuvo alejado, en sentido longitudinal, durante varios días.

La serenidad y la lealtad demostradas por Luis de la Concha y Francisco de Viana fueron esenciales en aquellos momentos para evitar la desmoralización o la desesperación a bordo. Sólo hubo un incidente y fue debido a la conducta del capellán. En vez de ocuparse con esmero de sus funciones, intentaba entrometerse en el gobierno de la nave, sembrando miedo entre los más débiles de espíritu al presagiar inminentes catástrofes. Malaspina actuó con rapidez, dando orden de encerrar al religioso en su camarote (43).

(42) A decir verdad, tanto Malaspina como sus compañeros de viaje designaron a aquella isla con el nombre de *Ascensión*, pero las coordenadas geográficas no dejan lugar a duda acerca de su verdadera identificación. De todas formas, la isla de la Trinidad del Sur fue durante tiempo confundida con una inexistente *Ascensión*, especialmente por parte de los navegantes que procedían de la Plata, cuya presencia se situaba entre Trinidad y la costa del Brasil. Véase Espinosa y Tello, J., *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*, Madrid, Imprenta Real, 1809, t. 1.º Memoria Segunda, págs. 19, 21.

(43) Dicho religioso fue luego desembarcado (o en Concepción o en Lima) puesto que en la parte siguiente del viaje hallaremos otro capellán, y éste sí solamente entregado al ejercicio de su ministerio espiritual.

Después de haber recorrido lejos de la costa unas 100 leguas, la *Astrea* giró la proa hacia el Norte y luego al NNE, hasta que el 11 de enero, con evidente sorpresa por parte de la tripulación que temía estar aún lejos de la costa, avistaron Concepción de Chile.

Pese a las adversas condiciones descritas y a que el velamen se mantuvo bajo esfuerzo constante, la fragata no padeció la menor avería. No se perdió ninguna vela y la tripulación, adecuadamente alimentada y arropada, ganó en salud y recuperó por completo el buen humor. Sólo hubo tres enfermos a bordo, pero se trataba de hombres que, desde los primeros momentos, manifestaron síntomas de enfermedades venéreas.

Tras una breve pausa, la fragata se hizo nuevamente a la mar y navegando a cinco o seis leguas de la costa, para lo que utilizaron la carta de Ulloa, llegó el 1 de febrero a dos leguas y media de Callao, en Lima. No pudiendo entrar en puerto a causa de una calma y corrientes contrarias, Malaspina ordenó anclar la nave en Morro Solar, en un fondeadero de 23 brazas.

El comandante, que ya preveía que su tiempo en Lima iba a estar ocupado en las operaciones de descarga, recorrida y carga de la nave, preparó, durante el período de navegación entre Concepción y Lima, algunas cartas y documentos (44) para enviarlos con el primer correo a los directores de la Compañía.

También Manuel Agote, una vez en Lima, escribió una carta a la Compañía y, en dicha carta, tras haber tranquilizado a la directiva sobre el óptimo desarrollo del viaje, expresó un juicio sobre el comandante que merece ser reproducido por completo:

Don Alexandro Malaspina, comandante de esta fragata, y de quien VV. SS. han hecho entera confianza, se ha manejado el viaje con una prudencia sin límites dándose á conocer durante la navegación estar adornado de todas aquellas buenas cualidades que se requieren en un perfecto marino, y en los que tiene mando sobresaliendo en todas partes mucha inteligencia y madurez, y que ha respirado en todo buen orden; no ha omitido medio alguno por el cual no procurase buen éxito de la expedición; pudiendo asegurar que un buque baxo su mando va con aquella seguridad que se pueda desear, y que su trabajo delicado en los cálculos de longitudes, prometen en adelante salir con lucimiento en las navegaciones que emprenda.

Este juicio halagador es interesante, no sólo porque fue expresado por una persona que, al representar a la Compañía a bordo de la *Astrea*, se hallaba en una posición en principio discrepante respecto al comandante y, por tanto, indudablemente parcial, sino también porque parece esbozar lo que serán los grandes conocimientos náuticos y capacidad de organización desarrollados por Malaspina en su siguiente expedición científica.

(44) Entre ellos figura la interesante *Memoria n.º 4* donde, además de relatar las condiciones de salud a bordo, la disciplina, las normas y el estado de las provisiones, Malaspina se extiende sobre toda una serie de recomendaciones referentes a las cualidades de los hombres que la Compañía debería elegir si quiere navegar felizmente en mares tan temibles.

El viaje. De Lima a Manila.

Por motivos que desconocemos, probablemente debidos a falta de organización, el 5 de febrero aún no había comenzado la operación de descarga del buque. Sin embargo, se habían efectuado ya los contactos oportunos con el Conde de San Isidro, representante de la Compañía en Lima y con el virrey, que había adoptado todas las medidas necesarias para recibir los efectos de su competencia que se descargasen.

Malaspina escribió en aquel período otra carta a los directores de la Compañía, en la que les comunicaba algunas consideraciones en cuanto a la organización y aspectos comerciales en relación con las perspectivas económicas de la Compañía.

Haciendo honor a la verdad, no ocultó a los dirigentes de Madrid que la Compañía no gozaba en Perú de buen crédito, hasta el punto que el Conde de San Isidro se veía obligado a añadir su propia firma como garantía de las obligaciones que contraía en su nombre, y tenía escasas posibilidades de conseguir beneficios, por lo menos durante un largo período.

Para superar esos obstáculos, Malaspina propuso, en síntesis, que se hiciera lo posible para diversificar en mayor medida los artículos de comercio y se ejerciese éste no sólo entre esa colonia y la metrópoli, sino también entre las de América y Asia y terceros países. Propuso, además, hablar de estos temas a su regreso con el ministro Valdés para inducirle a favorecer una modificación de la normativa vigente, con el convencimiento, en el que seguramente el ministro de Marina participaría, de que una cierta liberalización del comercio era útil no sólo para un balance favorable de la Compañía, sino para toda la nación (45).

Como es natural, Malaspina se encargó durante su escala en Lima de la manutención de la nave y del ajuste del reloj número 71. Efectuó, asimismo, una serie de mediciones de las altitudes absolutas con el sextante.

Malaspina desconocía que en Lima, en poder del doctor Cosme Bueno, catedrático de matemáticas de esa Universidad, se conservaban los cuartos de círculo que utilizaron Faville y La Condamine; pero aunque lo hubiera sabido —nos cuenta Manuel Agote— no habría podido usarlos debido al mal estado en el que se hallaban esos instrumentos.

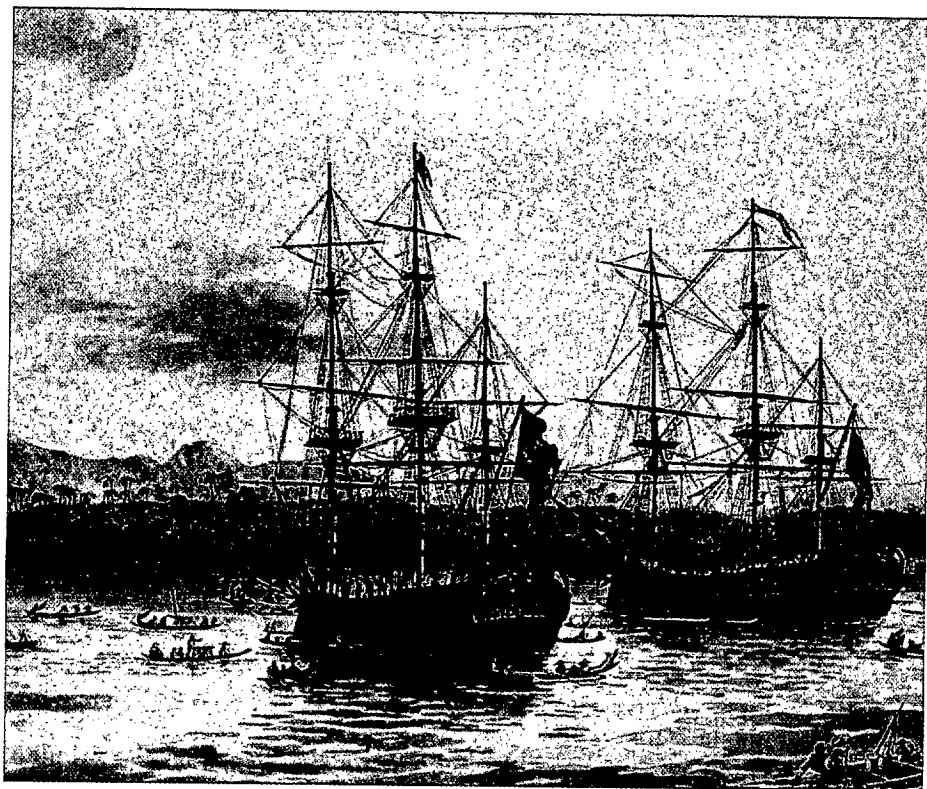
La tripulación se incrementó en una decena de hombres y —como era de suponer— se mandó embarcar a un nuevo capellán de índole bien distinta al anterior.

Estaba previsto zarpar de Lima el 26 de febrero, pero, debido seguramente a adversas condiciones atmosféricas, la *Astrea* no se hizo a la mar hasta la noche del 1 de marzo de 1787.

(45) Malaspina se mantuvo firme en tal convencimiento y, como es sabido, fue este uno de los puntos que expuso a Valdés aún después de volver de la gran expedición científica. De todas formas, criterios parecidos habían sido manifestados hacia ya muchos años por Antonio de Ulloa y Jorge Juan.

También, en esa ocasión Malaspina estableció una derrota que luego modificará en parte, pues había decidido evitar ese trecho de mar al oeste de las islas Galápagos, cuyas frecuentes y largas bonanzas provocaban a menudo retrasos considerables. Se había propuesto también llegar a Manila doblando el cabo septentrional de la isla de Luzón. Comunicó todo esto a Valdés, precisándole que atravesaría el Pacífico en un período aproximado de setenta u ochenta días.

La *Astrea*, aprovechando vientos favorables de SSE, pasó a una milla y media al NE de la isla de San Lorenzo y sondando frecuentemente el fondo (unas sesenta brazas aproximadamente). Llegó en poco tiempo a las Hormigas, pasando a navegar a lo largo de los paralelos 12° y 11° S.



Al poco tiempo de partir se desencadenó a bordo una epidemia de fiebres tercianas. Gracias a los cuidados del médico, los enfermos empezaron a mejorar en pocos días, aunque su estado general era débil, como si llevaran largo tiempo embarcados. Malaspina, en ese trecho de navegación, prohibió expresamente la distribución de miel entre la tripulación, considerando que la gran aportación calórica de dicho alimento era inadecuada para el clima caluroso del momento.

La festividad de pascua se aproximaba, y el 10 de marzo el nuevo capellán

(46) inició una serie de sermones vespertinos, que se consideraron muy edificantes entre la tripulación.

Después de navegar unas setecientas leguas en sentido longitudinal, el 15 de marzo la *Astrea* giró la proa al NO, y el día 22 de ese mismo mes cortó la línea del ecuador a una longitud aproximada de 118° 0' de Cádiz (47).

Agote observó que la *Astrea* llevaba, en menos de un mes, veintiséis días de ventaja respecto a la ruta seguida por el *Hércules*, que había navegado al oeste de las Galápagos.

Tras cortar el ecuador, la fragata prosiguió en dirección NO y durante un breve trecho a NNO, hasta alcanzar el 1 de abril de 1787 la derrota seguida tradicionalmente por la nao de Acapulco, es decir, en la latitud 12° 05' N. En ese momento la epidemia parecía remitir, pero a bordo los enfermos eran todavía doce.

El reloj marino daba señales de nuevas alteraciones en su marcha, y Malaspina verificó, tomando una serie considerable de distancias solares y lunares, que mantenía un cierto retraso.

El capellán, mientras tanto, continuaba con sus cursos de doctrina, y durante los días 5 y 6 de abril predicó la Pasión de Cristo. Agote escribió al respecto: ...*aunque el paso de por si es bastante para conmover los corazones, la conducta de este padre, y las palabras suyas, nacidas de corazón, han hecho mayor impresión.*

Hacia el 20 de abril, Malaspina (que en un primer momento había pensado dejar atrás las Marianas, pasando por Tinian) cambió de idea. Tuvo miedo de toparse con bonanzas y corrientes contrarias habituales en las inmediaciones del cabo Bojador, por lo que decidió tomar una derrota algo más meridional y navegar junto a la isla de Guam, para desde ahí ir hacia el estrecho de San Bernardino. En aquellas aguas utilizó el derrotero de Cabrera, completado con las relaciones del viaje efectuado por Crozete a bordo de los navíos *Mascarín* y *Castries*.

El 26 de abril la *Astrea* arribó a Guam; saludó con salvas la bandera de la fortaleza y echó anclas en la bahía de Humatac, en un fondo de diez brazas de arena gris.

Malaspina quiso efectuar esta escala por una serie de motivos. En primer lugar, consideraba necesarios para la tripulación unos días de descanso, que quizá pudieran acabar con los últimos síntomas de las fiebres, necesitaban también incrementar las provisiones de agua y leña que en Lima no se habían completado, y si era posible quería conseguir *la infusión de China*. Además era preciso encontrar un práctico para hacer frente al paso del estrecho de San Bernardino.

El comandante también aprovechó esta pausa para llevar a cabo un minucioso levantamiento geométrico de la bahía de Humatac, convencido que esa

(46) Su nombre era Manuel Coz; mientras el que se embarcó en Cádiz se llamaba Pedro Pinedo (Véase *Estado de fuerza* 1786).

(47) Es decir, 124° 20' al O de Greenwich.

costa se revelaría como un buen resguardo para las naves que más tarde navegarían por los alrededores.

Por otra parte, Malaspina mantenía que su misión no era la de llevar a cabo una proeza, sino más bien realizar un viaje adecuado a las necesidades de la Compañía que le permitiese dar una serie de indicaciones que *sin ser temerarias ni arriesgadas, no degeneren tampoco en demasiado duraderas y por consiguiente costosas*.

No se reclutó el práctico, pero la tripulación recobró casi totalmente la buena salud. Además, se tomaron casi 60 series de distancias lunares y se volvió a ajustar el reloj marino.

Desde Humatac, la *Astrea* zarpó el 30 de abril y se dirigió hacia el cabo del Espíritu Santo, avistándolo la noche del 6 de mayo. Malaspina intentó penetrar en el estrecho de San Bernardino la noche siguiente, pero se vio rechazado por la fuerza de la marea contraria. Entonces la *Astrea* fondeó al NE de la punta de Viri, al norte de Samar; sin embargo, les sorprendió una tempestad, cuya fuerza rompió un cabo, haciéndoles perder un ancla. Por tanto, se dio vela para llegar a Balicuatro, donde arribó la tarde del 8 de mayo. Poco antes ocurrió a bordo un incidente cuyas consecuencias podrían haber sido catastróficas: por negligencia de alguien se incendió un barril de aguardiente, aunque por suerte, o mejor dicho, debido a la rápida intervención de los hombres, se dominó en menos de cuatro horas.

En Balicuatro encuentran por fin al práctico, quien pilota la fragata hasta Capul el día siguiente. Desde allí, vientos favorables permitieron a la *Astrea* llegar a la embocadura de Mariveles, extremo norte de la ensenada de Cavite y Manila, la tarde del día 11. Las condiciones climatológicas les impidieron entrar enseguida en el golfo, pero tras una última parada, la nave alcanzaba el puerto en la mañana del 14 de mayo.

Habían transcurrido exactamente 75 días desde que levaron anclas en El Callao, cuatro de los cuales fueron de permanencia en las Marianas y otros dos en las bocas de Mariveles.

Sólo quedaban cuatro enfermos de los afectados por las fiebres y la *Astrea* estaba en buen estado (48).

El viaje. De Manila a Cádiz.

Después de una escala de dos meses, Malaspina envió una carta a Valdés en la que le relataba las vicisitudes del viaje, exponía su criterio sobre la oficialidad (elogiando sinceramente a Luis de la Concha, Francisco de Viana, a los dos guardiamarinas y a los oficiales de mar, pero quejándose sin embargo de los dos pilotos, a los que juzgaba ignorantes, presuntuosos y superficiales) y le daba algunas noticias sobre el tráfico marítimo de Manila. Se refería, par-

(48) De todas formas, Malaspina reconoció que en la travesía del Pacífico se habían quedado todos los botalones de las alas (*Memoria n.º 7*, Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*).

ticularmente, a la espera del buque de Francisco Mourelle, que había salido de Cantón 25 días antes (49). Dicho buque era esperado con impaciencia, pues traía productos que la Compañía comercializaría posteriormente en Occidente.

La escala de Manila se prolongó hasta el 20 de noviembre de 1787. Ese día la *Astrea* zarpó con destino a Batavia. Llegó a Pulo Zapata en la noche del 3 de diciembre; levantó su posición y prosiguió con rumbo a Pulo Tujuman. Los vientos del SE crecieron hasta transformarse en un auténtico huracán, siendo la marejada tan importante que el comandante se vio obligado a ponerse a la capa durante veinticuatro horas, con todas las escotillas cerradas para evitar daños al cargamento.

El 6 de diciembre el tiempo había mejorado y la *Astrea* pudo alcanzar Pulo Aor al atardecer del día siguiente, prosiguiendo hacia Pulo Faya. Este último trecho fue especialmente difícil a consecuencia de dos días de bonanza, de corrientes contrarias, además de vientos fríos y nieblas densas, hasta el punto que la visibilidad quedaba limitada a sólo dos leguas de la isla. Levantaron la situación de todas las islas tocadas y en la mañana del 12 de diciembre llegaron a Menopin.

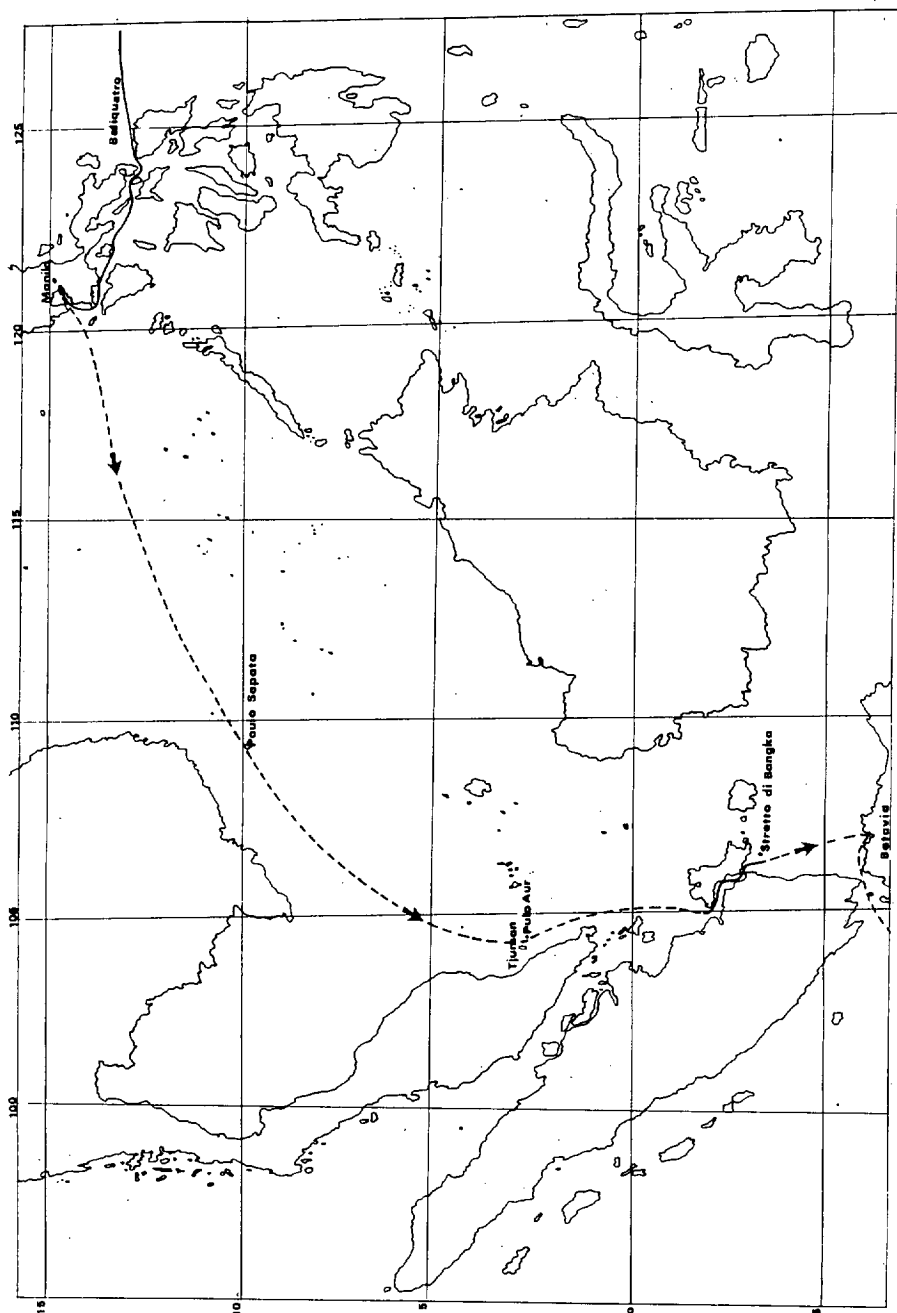
Dejaron atrás Federico Henrique, entraron en el estrecho de Bangka (entre la isla del mismo nombre y Sumatra) y fondearon en Palimbag. El día 13, la *Astrea* tuvo vientos favorables y a mediodía del 14 se encontraba a tres leguas al sur de Lucepara. En ese punto sufrieron infinidad de perturbaciones atmosféricas y nieblas densas, provocadas por el monzón del oeste. Como única guía para la navegación quedaba la sonda, ésta indicaba un fondo que oscilaba entre 13 y 10 brazas, y así continuaron hasta el 16 de diciembre. Desde ese día y hasta el 18, se declararon vientos del SO, con fuertes ráfagas y aguaceros. Malaspina intentaba en vano reconocer Dos Hermanas. Avistó algunas embarcaciones en las que no ondeaba distintivo alguno e hizo lo posible por seguirlas, pero el mal tiempo le forzó de nuevo a fondear la noche de ese mismo día. Tampoco el día siguiente se presentó mejor, pero la sonda empezó a señalar un fondo más profundo. Avistaron una isla, pero no consiguieron reconocerla.

En la mañana del 20 de diciembre el mar estaba agitado. Vieron una embarcación y Malaspina envió un bote tras ella, pero ésta se alejó sin posibilidad de efectuar contacto. El viento no les permitió navegar ni el día 20 ni el 21, y solamente en la tarde del 22, la *Astrea* pudo reconocer la isla que había avistado el 19: era Shendwal.

El día 23 se vieron obligados a fondear, pues sobrevino una tempestad violentísima. Cuando se deshizo la niebla, hacia el atardecer, apareció con claridad la bahía de Batavia; hacia allí se dirigió la *Astrea*, llegando la tarde del 24.

Malaspina tenía intención de encontrar un práctico para navegar por el

(49) Carta de Malaspina a Valdés, de fecha 14 de junio de 1787 (Arch. Gen. Marina, exp. cit.).



Derrota de la fragata de S. M. C. *Astrea* en el trayecto desde el estrecho de San Bernardino a Batavia.

estrecho de Sonda, renovar las provisiones de agua y reparar el casco que presentaba daños a ambos lados a causa del mal tiempo de los días anteriores.

Después de haber fondeado, Malaspina envió a Francisco de Viana a saludar al gobernador general de Batavia. La acogida fue cordial, así como las relaciones por ambas partes, durante toda la estancia.

El 25 de diciembre transcurrió trabajando en la carena, sin pausa. Ese día la plaza holandesa y la fragata española intercambiaron los saludos de rigor con igual número de cañonazos por ambas partes. El 26 empezaron a cargar las provisiones de agua. Cargaron 22 pipas, pero el mal tiempo del día siguiente no les permitió continuar y finalizar la operación. Sin embargo, se presentó un práctico enviado por la Compañía de Filipinas y Malaspina, al ver tiempo favorable, decidió zarpar aunque quedaban en tierra todavía 14 pipas. Esta precipitación fue posiblemente un error, ya que esta provisión de agua habría favorecido sin duda a la tripulación, de manera especial en la última parte del viaje. En caso de constituir un error, tenemos que reconocer que fue el único cometido por Malaspina en los dos años que duró esa navegación.

El práctico demostró ser persona validísima y en la noche del 1 de enero de 1788 la *Astrea* llegó sana y salva a la isla del norte.

Bauzá escribe (sobre la base evidente de un documento no transmitido a Ricca), que Malaspina *con (...) toda la gente mui robusta, y alegre, y (...) con todos los víveres de mui buena calidad, se prometía un viaje breve, y feliz.*

Como ya hemos advertido, la documentación existente desde este momento del viaje en adelante es muy escasa. Lo poco que sabemos, gracias a la descripción de Bauzá, es, sin embargo, bastante para permitirnos constatar que la realidad fue muy distinta y mucho más dura de lo que las perspectivas podían presagiar. Puede obtenerse alguna noticia más de una nota que el jesuita Juan Andrés envió a Ricca, reflejo, a su vez probablemente, de unas notas del Duque de Almodóvar.

Probablemente, la *Astrea* abandonó la isla del Norte en el amanecer del 4 de enero de 1788 (50). Sin encontrar obstáculos, la navegación prosiguió hasta el cabo de Buena Esperanza, que dobló sin escala (51) la noche del 22 de febrero, prosiguiendo en dirección al ecuador, con derrota no muy alejada de la isla Ascensión.

Tras haber cortado la línea equinoccial, la fragata se encontró en medio de graves perturbaciones: el trabajo excesivo y las lluvias constantes favorecieron una serie de enfermedades a bordo durante la derrota hacia las Azores; a partir de entonces murieron 16 hombres, y la gran mayoría manifestó enfermedades de pecho y síntomas graves de escorbuto. Perseguido así por el mal tiempo y las enfermedades a bordo, Malaspina intentó fondear en Vigo, pero los vientos le empujaron directamente hacia Cádiz.

(50) Bauzá hace referencia a un propósito en ese sentido, apareciendo en una carta de Malaspina de fecha 2 de enero de 1788.

(51) Alejandro Belmonte (ver su carta a Ricca publicada por Picanyol) sostuvo —mas desconocemos sobre qué bases— la tesis de la estadia de la *Astrea* al Cabo por algunos días; Bauzá parece seguro de lo contrario.

El 18 de mayo se encontraba frente a Regla, y desde allí envió a Cádiz un falucho de Ayamonte encargado de pedir a los comisarios de la Compañía un envío de máxima urgencia de frutas, verduras, pan fresco y pescado. También solicitó un capellán y un buen médico (52), haciendo notar que la vida de varios hombres dependía de la rapidez con que se atendiera su llamada de socorro.

Poco después atracó en Cádiz. Ni el cargamento ni la nave habían padecido avería alguna. El viaje había durado menos de 21 meses, si bien al principio se habían previsto 26.

Últimas formalidades.

Malaspina supervisó las operaciones de descarga. Procedió como se había convenido a la devolución de la nave a la Real Armada y, por último, hizo una solicitud de permiso con el fin de dirigirse a Madrid para las operaciones finales de consigna (53).

Los directores de la Compañía expresaron su total satisfacción, y creemos que más lo estarían cuando Malaspina hizo sus últimas consideraciones.

En efecto, el comandante de la *Astrea* se sintió obligado, una vez llegado al puerto, a expresar por entero su opinión sobre el contrato que se estipuló en su día. Este, a pesar de su larga gestación, era un documento imperfecto a todas luces. Rubalcava, al entregarle una copia a Valdés, no había ocultado su desagrado y le había participado su temor sobre los graves inconvenientes que pudieran derivarse de la aplicación de dicho texto (54). Malaspina, que como ya hemos visto había iniciado el viaje sin esperar a que se legalizara, se había percatado enseguida —sólo con ojear el borrador— que ese contrato presentaba grandes imperfecciones. Pero, por encima de todo, era consciente de que en una misión de esa índole, una parte primordial —independientemente de la precisión del contrato— se confiaba a la inteligencia y honradez del comandante del buque. Seguro de ello, quiso estar por encima de ambas partes y actuar siempre de manera ponderada y ecuánime. Por último, resumió en un informe (55) tanto los defectos del contrato como las medidas a seguir para evitar que una aplicación literal —injusta— del mismo provocase daños a alguna de las partes.

Las consideraciones que expuso demuestran una vez más su criterio racional y su preocupación por los detalles de los que, en líneas generales, nace el

(52) Dicha solicitud induce a creer que el cirujano de a bordo juzgaba no estar a la altura de la gravedad de las circunstancias, o bien que había caído enfermo (o había fallecido). El capellán, probablemente, estaba enfermo, pero sabemos que debió haberse restablecido totalmente, puesto que el día 31 de octubre del año 1788 Malaspina propuso a Valdés que aquel religioso se incorporare a la expedición (Museo Naval de Madrid, ms. 1826, f. 1418.)

(53) Carta de Malaspina al Rey, de fecha 7 de junio de 1788 (documento guardado en el Museo Naval de Madrid).

(54) Carta de Rubalcava a Valdés de fecha 13 de febrero de 1787 (en Arch. General Marina, *exp. cit.*).

(55) Tratase de la ya mencionada (*Memoria n.º 7*).

resultado final. Hizo notar, por ejemplo, que al hacer pagar a la Compañía un flete prefijado en base a un porcentaje del valor de las pertenencias y equipo era, sin duda, injusto pedirle que reembolsara a la Real Armada íntegramente el valor de los objetos que se echaran en falta, puesto que, de alguna manera, ya se habían pagado por encima de su valor real.

Por otra parte hizo patente el hecho de que si no se hubiera efectuado el inventario de todos los enseres adquiridos e instalados a bordo, en lugar de otros anteriores ya en mal estado, la Compañía podría haber cedido a la tentación de adueñarse de éstos antes de la consigna del buque, instalando en su lugar aquellos más antiguos y en mal estado, que precisamente por considerarse deteriorados tuvieron que sustituirse. De todo ello, Malaspina concluyó manteniendo que era justo ofrecer a la Compañía un descuento sobre el precio pactado. Este último se había fijado en 628.122 reales y propuso dejarlo en números redondos, o sea, 600.000 reales.

La Junta del Departamento de Cádiz leyó la memoria, aprobando su contenido, y por unanimidad mantuvo esa misma propuesta ante Valdés, quien, a su vez, hizo que el soberano la aprobara sin alteraciones (56).

Ahora se podía dar por concluida la misión, y Alejandro Malaspina, como ya sabemos, estaba en aquellos momentos completamente dedicado a los preparativos de la empresa siguiente: la que le reportaría la más alta gloria y los mayores sinsabores.

Reflejos de esta empresa durante el proceso de maduración en el pensamiento de Malaspina.

La experiencia madurada por Malaspina en el transcurso del viaje de la *Astrea* fue puesta en práctica enseguida, cuando trató de organizar, de la mejor manera posible, la expedición científica a la que vincularía su nombre de forma indisoluble.

Es posible que la idea de la expedición tomara forma en la mente del oficial, precisamente durante el viaje: es decir, cuando fue consciente de lo insuficiente y atrasada que era la cartografía española respecto a la inglesa o francesa, actualizadas gracias a los descubrimientos efectuados por sus navegantes contemporáneos; por ejemplo, en la cartografía española sobre las Marianas faltaban algunas islas que, sin embargo, estaban indicadas en las cartas inglesas.

También consideraba urgente proporcionar a la nación un *corpus* de la potencia económica y estratégica del imperio, de forma que pudiera ofrecer una ayuda concreta a la marina mercante; esto podría habersele ocurrido a raíz de la persistente y continua incertidumbre acerca de las posibles escalas y sus correspondientes recursos.

Pero estas reflexiones no son de fácil percepción. Resulta más sencillo, sin embargo, recoger los ecos de la experiencia de la *Astrea* en la corresponden-

(56) Carta de Valdés a Luis de Córdova de fecha 2 de febrero de 1789 (en Arch. Gen. Marina, *exp. cit.*)

cia que mantuvo Malaspina con los oficiales superiores de la Real Armada, que tenían la tarea de cumplimentar sus peticiones para el buen fin de la expedición.

El aspecto más evidente, el del mantenimiento de la salud a bordo; se refleja en el tono de las preguntas que formuló Malaspina a José Salvaresa, protomédico de la Real Armada. Malaspina le escribió tres cartas; en la primera le incluyó una copia del primer párrafo (una versión más amplia de la enviada por Brunetti a Ricca) de su memoria número 4, escrita a bordo de la *Astrea* en enero de 1787, antes de llegar a Lima.

En todas sus cartas a Salvaresa, podemos observar cómo valora Malaspina, al pedir consejo al prestigioso médico, las distintas medidas tomadas durante el viaje: la utilidad de la desinfección de los espacios interiores mediante fumigaciones y la de la cubierta a base de lavados con vinagre. La distribución de ropa adecuada entre los hombres; la necesidad de suministrar alimentos propios para cada clima, y al mismo tiempo no perecederos durante su almacenamiento en lugares generalmente húmedos; la idoneidad de las coles y del vino de Sanlúcar como antiescorbúticos, y lo desaconjable del aguardiente y pescados en salazón.

En algún punto fue casi demasiado prudente; por ejemplo, Salvaresa no estaba de acuerdo con la opinión de Malaspina en contra de suministrar aceite a los marineros provenientes del norte de España, pero la experiencia de la *Astrea* tuvo sin duda gran valor para su futura expedición y estuvo siempre presente en su pensamiento, presencia que asume, en algunas ocasiones, tonos dramáticos, como cuando Malaspina reconoce que *nada puede compararse al hombre enfermo en el mar (...); todo concurre á hacerle el más infeliz de la especie humana, y á usar una sensación no indiferente hasta para el marino más sordo á las voces de la naturaleza* (57).

He aquí por qué considera tan importante prestar la máxima atención a la cantidad de agua necesaria y a su almacenamiento cada vez que resulte posible (58).

No fue distinto el tono de las consideraciones dirigidas al viceinspector de los arsenales de La Carraca, Fermín de Sesma, a quien recomendó expresamente que los cabos y las poleas se instalasen en las dos corbetas, siguiendo los mismos sistemas que en la *Astrea*, a la vista de los resultados positivos que se habían experimentado. También indicó que las velas tenían que ser idénticas y que la arboladura y las vergas se aproximaran al máximo —en cuanto a medidas— entre sí, de manera que pudieran intercambiarse (59).

(57) Véase la segunda carta de Malaspina a Ulloa, publicada por Novo y Colson, pág. 12. Es evidente que aún estaba vivo en él el recuerdo del sufrimiento general y los dieciséis fallecimientos acontecidos a bordo de la *Astrea*.

(58) Véase la primera carta de Malaspina a Salvaresa, en Novo y Colson, pág. 10. Nos parece advertir, aquí, todavía su amargura por haber dejado en tierra, en Batavia, aquellas 14 pipas de agua...

(59) A bordo de la *Astrea*, muchas vergas de la arboladura tenían el mismo tamaño. Por ejemplo, eran iguales entre sí los masteleros de juanete mayor y de papahigo con sus topes

No todas las relaciones son tan explícitas, pero no por eso son menos importantes. Por ejemplo, cuando Malaspina se dirige a Ulloa para preguntarle si él también considera dignas de total confianza las cartas y las relaciones de Anson, Byron, Wallis y Cook (60).

Por otra parte, el itinerario de la *Descubierta* y de la *Atrevida* nos muestra que en más de un punto se ha desarrollado la misma derrota de la *Astrea*; así, en el pasaje del cabo de Hornos a oriente de la isla de los Estados y, también, más allá, en la elección del estrecho de San Bernardino —entre Luzón y Samar— para llegar a Manila.

Para terminar, haremos hincapié en un último aspecto, en absoluto de tipo práctico, pero sí de gran importancia: el relativo a la conducta a seguir con la tripulación. La experiencia positiva de la *Astrea* demostró a Malaspina que si un viaje se llevaba a cabo por razones no militares (siendo de escasa importancia si era de índole comercial o científica), convenía sustituir la disciplina militar por una política dúctil y comprensiva. No en vano —con expresiones similares a las que hizo gala antes de la partida de la *Astrea*— escribirá más adelante a José Bustamante: *Así es mi ánimo en esta parte que la razón y la uniformidad sean las armas preferidas al rigor militar y que sólo éste se emplee agotados ya todos los demás medios para el buen orden de la sociedad y el buen éxito de la empresa* (61). Los resultados, una vez más, le darán la razón.

correspondientes; las vergas del papahigo y de juanete con sus botalones de ala; los botalones de rastreras y de alas de gavia, etc., etc.

(60) Sobre la base de dichos documentos, la *Astrea* había navegado largos trechos, especialmente en las aguas de Patagonia.

(61) *Instrucción Primera de Malaspina a Bustamante* (doc. conservado en el Museo Naval de Madrid, ms. 426 f. 1 a 13, también publicado por Novo y Colson, pág. 28.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

A) Fuentes

Exp. *Habilitación de la fragata "Astrea" para una expedición a Filipinas con escala en Lima, mandada por D. Alejandro Malaspina*, Sec. "Real Compañía de Filipinas", en Archivo General de Marina "Don Alvaro de Bazán", Viso del Marqués.

Exp. *Ricca/Malaspina*, en Archivo Provincial Padres Escolapios. Florencia.

B) Bibliografía

- BONA, Emma: *Alessandro Malaspina. Sue Navigazioni ed esplorazioni*, Roma, Ist. Graf. Tiberino, 1935.
- BRANCHI, Eugenio: *Storia della Lunigiana feudale*, Pistoria, 1897, vol. I.
- CAMPORI, Giuseppe: *Della vita e delle avventure del marchese Alessandro Malaspina*, "Memorie R. Accademia di Scienze Lettere ed Arti di Modena". T. IV, 1862.
- CASELLI, Carlo: *Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica intorno al mondo*, Milano, Alpes, 1929.
- GREPPI, Emmanuele: *Un italiano alla corte di Spagna nel secolo XVIII. Alessandro Malaspina*, Nuova Antologia, ser. II, vol. XXXIII, fasc. II, 1883.
- HIGUERAS RODRIGUEZ, María Dolores: *Catálogo Crítico de los Documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, 1985-86, 3 Vol.
- MALASPINA, Alejandro: *Viaje científico y político a la América Meridional, a las Costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y ...* (a cargo de M. Palau), Madrid, Ed. El Museo Universal, 1984.
- MANFREDI, Dario: *Alessandro Malaspina del marchese di Mulazzo. Le inclinazioni scientifiche e riformatrici*, Ist. intern. Studi Liguri, 1984.
- MANFREDI, Dario: *Le ricerche di Lazzaro Brunetti sul navigatore Alessandro Malaspina*, Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le antiche Provincie Modenesi. In press.
- MANFREDI, Dario: *Quali e quando veramente furono le imprese nautiche di Alessandro Malaspina*, Archivo Storico per le Province Parmensi, Ser. IV, vol. XXXVI, 1984.
- MANFREDI, Dario, y REMEDI, Fiorenza: *Alessandro Malaspina. Studi e Documenti per la Biografia del Navigatore*. Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze G. Capellini. Cl. Sc. Stor. Mor., XLI (1971), La Spezia, 1985.
- MARULLI, Yoele: *Alessandro Malaspina di Mulazzo*. Il Giornale d'Italia. 3 dicembre 1926.
- NOVO Y COLSON, Pedro (e cura di): *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, Madrid, Imprenta de la Viuda, 1885.
- PICANYOL, Leodegario: *Lo Scolopio Massimiliano Ricca e il suo elogio sul grande Navigatore Marchese Alessandro Malaspina*, Roma. PP. Scolopi di S. Pantaleo, 1935.
- ZERI, Augusto: *L'influenza italiana nella grandezza di Spagna, Alessandro Malaspina e la relazione del suo viaggio* Rivista Marittima, 1905.