UNA APROXIMACION A LA EXPEDICION «SECRETA» DE VENTURA BARCAIZTEGUI (1790-1793) Y LOS RECONOCIMIENTOS DE LA PARTE ORIENTAL DE CUBA*

M.^a Dolores González-Ripoll Navarro

La serie de expediciones, comisiones y viajes que España llevó a cabo en la segunda mitad del siglo XVIII supuso el redescubrimiento de buena parte del territorio americano. En los albores del siglo XVI la conquista de tan dilatado espacio se había producido por el descabalamiento de los más importantes centros del poder indígena, la denominada América nuclear, donde fue inmediato el asentamiento de los recién llegados. El salto al continente determinó el abandono de las islas donde éstos se habían aclimatado y desarrollado una primera experiencia comercial con no mucho éxito (la explotación del oro aluvional). En el continente, fuera de las áreas principales estructuradas en torno a la extracción de metales preciosos, se extendía un mundo sin explorar que sólo poco a poco y por distintas razones de índole política y económica interesó a la Corona conocer y controlar cuando le fue posible contar con medios para ello.

Pero en esta tarea España no estaba sola. A la internacionalización del mar Caribe en el siglo XVII, con la adquisición por parte de ingleses, franceses, holandeses e incluso daneses de casi todas las pequeñas Antillas

* Trabajo realizado dentro del proyecto PB87-04620C05-05. de la DGICYT

Menores, prosiguió en el siglo siguiente un acosamiento generalizado a las zonas marginales y fronterizas del imperio, más vulnerables por su menor capacidad defensiva. Preocupaba a los españoles la intrusión de extranjeros en las costas norteamericanas del Pacífico, aguas por donde atravesaba la ruta de regreso del galeón de Manila, así como el creciente interés que despertaban las islas Malvinas y que pronto se extendió a todo el vértice sur.

Los esfuerzos por mantener el control de los territorios se harían al compás de los nuevos objetivos marcados por la política de la recién instaurada dinastía borbónica, entre los que no se descartaron los destinados a colonizar aquellas áreas marginales de frontera (1) y a conocer el verdadero alcance de sus recursos.

Las Expediciones como instrumentos del Reformismo

El ambicioso programa de reformas políticas, militares, económicas y administrativas que se inició en el siglo XVIII adjudicaría a la larga a España el papel de metrópoli y a los Reinos de Indias el de Provincias de Ultramar. En este marco era necesaria una marina potente y eficaz para mantener la unidad y la comunicación de los distintos dominios de la Corona, y aunque perdida en buena parte la tradición marinera española, fue recuperando el prestigio durante el siglo XVIII con la incesante construcción de navíos y la formación de oficiales adiestrados en las nuevas técnicas cartográficas.

La política expedicionaria española varió en cuanto al carácter primordial de sus empresas. Del conocimiento, búsqueda y explotación de recursos naturales que representan las expediciones botánicas de los años sesenta y setenta principalmente, se pasó en los últimos veinte años de la centuria a la intensificación de viajes y comisiones destinados a perfilar costas, describir derrotas más rápidas y seguras y realizar un levantamiento cartográfico riguroso de zonas concretas. Los mapas de gabinete elaborados con datos aproximados no habían cubierto nunca las necesidades de exactitud en las derrotas de los buques y además sobre el papel se podían cometer errores intencionados en la ubicación de zonas de interés. Al amparo de las nuevas técnicas astronómicas los observadores de la flora y la fauna del continente americano fueron sustituidos por los marineros que, reloj en mano, medían distancias y fijaban su mirada más en el cielo que en la tierra y cuyos navíos se dirigieron a las zonas de mayor

interés estratégico: el estrecho de Magallanes, la costa noroeste americana y el área del Caribe.

El Caribe en la coyuntura internacional

La política internacional del siglo XVIII estuvo presidida por un teórico antagonismo francoinglés que en la práctica consiguió arruinar el tan decidido como inútil intento español de defender sus colonias. Los conflictos bélicos y los tratados de paz que se sucedieron desde Utrecht (1715) y Aquisgrán (1748), a París (1763) y Versalles (1783) confirmaron el poderío británico en los mares. La intermitente lucha armada en Europa se tornó continua en el territorio americano, donde las potencias europeas mantenían bases de explotación y permanente acoso al comercio español, que desde 1765 venía ampliando los intercambios entre puertos peninsulares y americanos y que culminó en 1778 con la promulgación del Reglamento de Comercio Libre.

Esta concurrencia de intereses era patente en el Caribe, donde la conquista británica de La Habana en 1762 obligó a España a tomar conciencia de las acuciantes necesidades defensivas. Por ello La Habana recibió una fuerte guarnición de tropas peninsulares, fue sólidamente fortificada, su astillero se convirtió en el mejor y más activo de ultramar, se crearon milicias en toda la isla y la remozada capitanía general de Cuba comenzó a funcionar como gobernación militar eficiente y centro del dispositivo estratégico español en el golfo de México (2). Además quedaba claro que cualquier conflicto entre los diferentes países se dirimiría, antes o después, en este «teatro» que eran las aguas de las Antillas donde todos estaban presentes. Entretanto y al hilo de la guerra o de la paz, las marinas europeas lograron dar un impulso notable a las técnicas de representación que constituían una de las bazas del triunfo al permitir a sus hombres un conocimiento directo de lo que sería el campo de batalla. En lo que a difusión de conocimientos geográficos se refiere, España había seguido siempre una política de sigilo que dio lugar a una orfandad cartográfica muy perjudicial con la utilización de cuarterones antiguos provenientes del extranjero. El hallazgo del método para averiguar la longitud en el mar (3) facilitó las empresas científicas y los barcos españoles, guiados por oficiales especializados en mediciones astronómicas, fueron destinados a representar con datos más exactos la realidad.

Durante la guerra contra Gran Bretaña (1778-1783) en apoyo de los revolucionarios de las Trece Colonias, España mantuvo una escuadra en

aguas del Caribe cuyos marinos padecieron las deficiencias de los planos y mapas que manejaban. Por ello muchas voces se alzaron en demanda de reconocimientos precisos de una zona tan vital para la defensa del continente. El final de la guerra coincidió con el nombramiento de Antonio Valdés en la Secretaría de Marina e Indias y con el inicio de un ambicioso programa hidrográfico en el que el Caribe sería un objetivo esencial. En este sentido Valdés recibió varias propuestas (4) para llevar a cabo el levantamiento cartográfico de América Septentrional, desde Boston a la isla de Trinidad, que cristalizaron en una expedición destinada exclusivamente a levantar planos del golfo de México, Florida, Tierra Firme y Antillas que iniciaron Cosme de Churrua y Joaquín Francisco Fidalgo en 1792.

Este plan general de reconocimientos del área del Caribe, gestado en los últimos años de la década de los ochenta, constituye el marco para la expedición que, organizada a menor escala y destinada a la búsqueda de madera y a levantar los planos de las costas orientales de Cuba en 1790, se realizó al mando del marino Ventura Barcaiztegui.

La importancia de Cuba. Algunos reconocimientos.

Por su posición en el golfo la isla de Cuba fue una base importante para la navegación y el comercio. En consecuencia, sus ciudades portuarias fueron desde los primeros tiempos una estación de reparación de los barcos que traficaban por el Caribe y con España, siendo el territorio además un intrincado bosque de maderas preciosas: ébano, caoba, cedro, dagame, quiebrahacha, etc. Con la creación del astillero de La Habana se construyeron en pocos años 128 navíos de todas clases y se realizaron enormes envíos de madera a la península de acuerdo con la nueva ley de protección forestal, los denominados Cortes del Rey, que quedaron asentados en la Ley 13, título 17 del Libro 4 de la Recopilación de Indias (5). Junto a la madera, la isla era importante por sus exportaciones de cueros y carnes porque el azúcar, base de su economía posterior, se desarrolló muy tardíamente y el tabaco se producía en la zona occidental e incluso en el oriente, con Mayarí como centro principal (6).

Por el conocimiento parcial que se tenía de la isla de Cuba, en especial de los puertos y las costas de la parte occidental, no se llevó a cabo una expedición general. Su importancia residía en su posición, centro de avituallamiento y el mejor comunicado con la península y por tanto la gran mayoría de los navíos arribaban a su puerto y recorrían sus costas. Lógi-

camente la parte sur y oriental tuvo un desarrollo distinto al quedar fuera de la derrota habitual de los barcos, destacando sin embargo dos puertos: Nuevitas y Santiago de Cuba (en cuyos alrededores había establecidos ya a mediados de la centuria 38 ingenios de azúcar).

En 1765 el Intendente de Marina de Cuba, responsable de la administración militar, de la dirección del astillero de La Habana y el primer cargo de esta clase que se estableció en América (1756), entonces conde Macuriges, comisionó al primer piloto de la Armada Francisco María Celi a hacer reconocimientos de maderas en la costa norte, desde Nuevitas hasta Matanzas, con el examen del canal viejo, arrecifes, etc. La comisión tuvo lugar desde mayo a octubre de 1765 y se realizaron los planos de los puertos de Sama (fechado en 1766), Gibara, Bariay, Naranjos, Nipe, Tanamo y Nuevitas (7).

Hasta casi una década después no hemos encontrado otra empresa destacada en la parte oriental de la isla. En 1773 Juan Bautista Bonet, Jefe de Escuadra de la Real Armada y Comandante General de La Habana, ordenó al segundo piloto Marcos de Aragón el levantamiento de los puertos de Sama y Puerto Padre (8). El mismo tiempo transcurrió hasta que el teniente de navío José de San Martín hiciera lo propio con el puerto de Guantánamo (además de los de la parte occidental y central de La Habana, Casilda y Chorrera), esta vez a las órdenes de José Solano y Bote (9).

La expedición ya citada de Ventura Barcaiztegui es la primera de importancia destinada a la isla y gestada en la península como parte del programa hidrográfico que había arrancado en 1783 y en el que había dos máximos responsables: Antonio Valdés y José de Mazarredo. Este último, tras ser nombrado en 1786 comandante de las Compañías de Guardias Marinas, tomó parte en cuanto viaje científico se realizó, ya a propuesta suya, ya mediando su opinión. De igual modo todas las empresas científicas en las que los objetivos cartográficos eran los fundamentales estuvieron al mando del reducido grupo de marinos especializados en las nuevas técnicas (10), en su mayoría aprendidas a través del curso de Estudios Mayores que se estableció a instancias del propio Mazarredo en 1783 (11). No tenemos datos que prueben que Barcaiztegui realizó el curso; sin embargo sabemos de sus amplios conocimientos en matemáticas.

Ventura Barcaiztegui y Urbina y la expedición «secreta»

Fue de todos modos Barcaiztegui uno de los oficiales que formaban parte de aquel reducido círculo de los marinos «científicos». Nacido en

San Sebastián, había entrado de guardia marina en la Compañía de Cádiz en 1776 y fue trasladado a la de Cartagena en 1777. En 1778 era alférez de fragata y embarcó a las órdenes de Mazarredo en el *San Juan Bautista*; ascendió a alférez de navío en 1781, a teniente de fragata en 1782, ejerció a las órdenes del Jefe de Escuadra Fernando Daoiz, escuadra mandada por José de Córdoba, y realizó un viaje a Cartagena de Indias en la fragata *Nuestra Señora de la Paz* al mando de Federico Gravina. Ocupó el cargo de ayudante de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena desde abril de 1783 y durante cinco años. En este tiempo José de Mazarredo dio curso a la propuesta de carácter reservado de realización del Atlas de la América Septentrional y en lo que a sus posibles participantes se refiere, señalaba lo siguiente:

«Uno distinguidísimo para el intento es mi Ayudante Don Ventura Barcaiztegui hoy encargado del mando de la Compañía y que al cabo de cuatro años de fijación en ella, en que a más de su buen desempeño ordinario se ha atareado a las Matemáticas con mucho aprovechamiento, será muy justo tenga otras ocupaciones con que formarse el oficial que aspira a ser, muy dotado desde ahora del despejo, firmeza e inteligencia Marinera para el mando de qualquier embarcación, con otras calidades que le colocan entre lo más distinguido de las clases subalternas» (12).

En 1788 obtuvo el grado de teniente de navío y fue requerido por Alejandro Malaspina para su expedición alrededor del mundo que se iniciaría al año siguiente, pero Mazarredo logró que Barcaiztegui desembarcara a causa de su necesaria presencia en la Academia, lo que se verificó el 16 de diciembre de 1788. Al mismo tiempo, aunque con cierta lentitud debido a los numerosos viajes en preparación, se iba gestando la expedición del Atlas de América Septentrional y los entendidos daban su parecer. Vicente Tofiño (13) insitía en la necesidad de un «examen prolijo de la isla de Cuba en todas sus dependencias del canal viejo y el de Bahamas» (14), lo que no aumentaría las escasas e inexactas noticias que se tenían de la parte oriental de la isla. Así pues, como primera etapa de un ambicioso proyecto cartográfico, se organizó la expedición de Barcaiztegui que fue tildada de «secreta» en las Instrucciones (15) encomendadas en 1792 a los comandantes de las divisiones del Atlas, los citados anteriormente, Churruca y Fidalgo.

Siendo el objetivo principal de la expedición el levantamiento hidrográfico de las costas, se añadía el no menos importante dedicado al estudio de los recursos forestales para la construcción naval. Como era usual

Mazarredo fue el encargado de proponer al oficial idóneo para llevarla a cabo, decisión que recayó en Ventura Barcaiztegui, a quien se le confirió el mando del paquebote *Santa Casilda* el 6 de noviembre de 1789. Asimismo determinó el embarque de su ayudante y sobrino, Francisco de Moyúa y Mazarredo, natural de Vergara, nacido en 1764. En 1777 entró de guardia marina y salió de la Academia convertido en oficial en 1779; en 1782 era alférez de navío y teniente de fragata en 1784. Resuelto su nombramiento para participar en la expedición a Cuba, obtuvo en 1790 el grado de teniente de navío.

Conocemos pocos nombres de los otros participantes (16) y los que mencionamos nos han llegado a través de informes que envió a España el mismo Moyúa. Así pues encontramos al capellán, un tal Juan Pedro Herrera (17), y dentro de la clase de los oficiales, únicamente el infortunado teniente de fragata Benigno Gamazda, muerto en 1791, y el alférez de fragata Pedro Porsata (18). Destacaron en el transcurso de la expedición dos prácticos de navegación de las costas y cayos cubanos: el experto en el Canal Viejo y residente en Baracoa, José de Acosta, y el especialista en la costa norte y sur, José de Sosa, para quienes al finalizar la comisión solicitaba Barcaiztegui (19) autorización para usar los uniformes de prácticos de costa, habida cuenta que tenían aprobada la materia por exámenes realizados en La Habana. Igualmente una de las personas sobresalientes de la expedición fue sin duda el cirujano, para quien Barcaiztegui también pedía a la vuelta una gracia, el aumento de sueldo, ya que las enfermedades hicieron pronto aparición afectando a la mayoría de la tripulación y hubo de establecerse un hospital en tierra, donde solamente contaron con los auxilios del barco al hallarse lejos de cualquier población.

La expedición había salido de Cádiz en abril de 1790 con los instrumentos astronómicos (20) necesarios para realizar las mediciones. Estas debieron dar comienzo en la costa suroriental con el levantamiento del plano del puerto de Santiago de Cuba para proseguir con los de Guantánamo, Escondido, Baitiqueri y Punta Maisi. Desgraciadamente no contamos con más información hasta principios de 1792, en que Francisco Moyúa, por encontrarse enfermo Barcaiztegui, envió un informe desde el puerto de Nuevitás cuyo plano realizaron. Habían logrado arribar a este puerto de «mayor extensión y calidad de las tierras que lo circundan (...) más saludable a más de la conocida ventaja en la inmediación al Príncipe, pueblo sin comparación de más recursos que el de Olguín» (21), después de haber permanecido bastante tiempo en otro (creemos que se trata del puerto de Gibara) «cuya sola vista nos horrorizaba». La casi totalidad de los hombres se encontraban enfermos y ya se contaban al menos nueve

mueritos desde el inicio de la expedición: cuatro cuyos nombres y cargos desconocemos, además del mencionado teniente de fragata Gamazda, un bombardero, un soldado de marina y dos marineros. La petición de gente y demás auxilios solicitados al comandante general de La Habana y al representante oficial en esta zona oriental, no obtenía respuesta. A pesar de las adversidades sufridas, pudieron levantar los planos de los puertos desde Punta Maisi al puerto de Nuevitas, esto es, los de Mata, Baracoa, Maravi, Navas, Cayaguaneque, Taco, Jaragua, Cayo de Moa, Yaguaneque, Cananova, Cebollas, Tanamo, Cabonico y Livisa, Nipe, Banes, Sama, Naranjo, Vita, Bariay, Jururu, Gibara, Puerto Padre, Manatí y Nuevas Grandes o del Bayamo.

Tras dos años y nueve meses de viaje, en enero de 1793 la expedición regresó a España. Restablecido de los achaques padecidos, Barcaiztegui anunciaba en el mes de mayo a Valdés que estaba dando fin a «la ordenación en limpio de los Planos de reconocimiento de mi Comisión en la parte Oriental de la isla de Cuba, con la descripción de la costa y derroteros anexos que prescribía la instrucción» (22), por lo que se le ordenó pasar a la Corte a dar cuenta de su comisión (23). Fue ascendido a capitán de fragata además de por lo acertado de sus trabajos en Cuba, porque, según la autoridad competente, de haber continuado en la expedición de Malaspina, de la que fue desembarcado, habría obtenido igualmente el referido grado. Barcaiztegui aprovechó la coyuntura para solicitar alguna gratificación en vista de los gastos ocasionados «por la división de atenciones en la subsistencia de la mesa a un tiempo en el paquebote y en las expediciones sueltas que me era preciso hacer por otro lado en canoas y goletas por muchos días, con grave dispendio como es notorio a todos mis oficiales y aún a ministros y subdelegados de las Provincias» (24). Para apoyar su reclamación, aludía a la expedición del Atlas, que había iniciado sus trabajos en junio de 1792, en la que se dispuso el aumento de media gratificación por cada uno de los oficiales.

Francisco de Moyúa obtuvo también el grado de capitán de fragata, en enero de 1794, por «su actividad, celo y buen desempeño» (25) en el trabajo encomendado.

No podemos señalar aquí los resultados de la expedición en la interesante cuestión referida a la madera puesto que, en la actualidad, no disponemos de las descripciones e informes detallados que Barcaiztegui menciona y que ojalá existan todavía. Al menos el objetivo cartográfico se cumplió satisfactoriamente y además de los planos de los puertos señalados, Barcaiztegui realizó los siguientes mapas:

Carta esférica de la parte oriental de Cuba, desde el puerto de Santiago de Cuba a la punta de Maisi y desde ella a Maternillo.

Carta Esférica de la costa meridional, parte de la septentrional e islas de Cuba desde punta Maisi hasta el cabo San Antonio (por Barcaiztegui en 1793 y completado por el capitán de fragata José del Río) publicado en el Depósito Hidrográfico en 1821.

Bahía de Guantánamo y sus inmediaciones (completado en 1797 por Ramón Arrospide).

NOTAS

(1) CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1983) señala el posible error en esta política estratégica con la creación además de un «glacis defensivo lo más alejado posible de los centros vitales del imperio», esfuerzo agotador en lugares improductivos, que vino a agravar la desfavorable situación española de repeler ataques extranjeros con la necesaria dispersión de las insuficientes fuerzas navales. *América Hispánica*, Ed. Labor. Barcelona, p. 332.

(2) CESPEDES DEL CASTILLO, G. (1983): p. 352.

(3) LAFUENTE, A. y SELLES, M. (1985): «The problem of longitude at sea in the 18th Century», *Vistas in Astronomy*, 28, p. 243-250.

(4) En 1786 José de Mazarredo envió una propuesta reservada para organizar dos expediciones basándose además de en la importancia de su finalidad «científica», en la necesidad de que los oficiales se adiestraran en mares donde los enfrentamientos bélicos estaban asegurados. (MN Ms. 2381 Fol. 114-117). En 1787 eran cuatro marinos de indudable talla (Alejandro Belmonte, José de Lanz, José Espinosa y Tello y Dionisio Alcalá Galiano) los que formaban un plan para «formar las cartas de la América Septentrional» (MN Ms. 146 doc. 9) y un año después elevaban un proyecto similar otros dos oficiales de la armada, Tomás Ugarte y Juan de Villavicencio (VISO Leg. 4948 Atlas Americano 1788-1810). Estos planes así como los informes y dictámenes a que dieron lugar están más ampliamente tratados en un artículo que publicamos bajo el título «La Expedición del Atlas de la América Septentrional 1792-1810: orígenes y recursos» *Revista de Indias* 190 (1990).

(5) Recogido en MORENO FRAGINALS, M. (1978): *El Ingenio*, I. Ed. Ciencias Sociales. La Habana.

(6) En O'PANTRY, Josef (1986): *Antecedentes Históricos de la formación de la nación cubana*. Universidad Carolina Praga.

(7) Planos que figuran en la sección de Cartografía del MN en el apartado de mapas de Cuba.

(8) Igualmente están en el MN, sección Cartografía, área de Cuba.

(9) BERNABEU ALBERT, Salvador: «Las Expediciones hidrográficas» en *Carlos III y la Ciencia de la Ilustración* (1987) Comp. PESET, J. L., SELLES, M., LAFUENTE, A. Alianza Universidad. Madrid, p. 353-370.

(10) En relación con este tema es imprescindible la consulta de la obra de LAFUENTE, A. y SELLES, M. (1988): *El Observatorio de Marina de Cádiz 1753-1831*. Ministerio de Defensa. Instituto de Cultura Naval. Madrid.

(11) BARBUDO DUARTE, Enrique (1945): *Don José Mazarredo Salazar Muntañones y Gortázar*. Madrid, p. 36-37.

(12) José de Mazarredo a Antonio Valdés. Madrid, 5 de agosto de 1786. MN Ms. 2381 Fol. 114-117.

(13) Fue una figura decisiva en la formación de los astrónomos y cartógrafos españoles del último tercio del siglo XVIII. Realizó importantes observaciones en el Observatorio de Cádiz, fue comandante de la Compañía de Guardias Marinas y director del programa de levantamiento cartográfico de las costas peninsulares y del norte de África.

(14) Tofiño a Valdés. Madrid, 2 de abril de 1789. Leg. 4948. Atlas Americano 1788-1810 (VISO).

(15) «Instrucciones para los comandantes de las Divisiones del Atlas de la América Septentrional». Antonio Valdés a Luis de Córdoba. Aranjuez, 30 de marzo de 1792. Leg. 4948. Atlas Americano 1788-1810 (VISO).

(16) Esperamos completar estas noticias y otras relacionadas con la expedición (diarios, derroteros, informes) en próximas investigaciones. Queden estas notas como una primera aproximación al tema.

(17) Finalizada la expedición sería recomendado por la Secretaría de Gracia y Justicia para alguna renta eclesiástica o prebenda.

(18) Francisco Moyúa a Antonio Valdés. Puerto Nuevitas, 16 de febrero de 1792. MN Ms. 1429.

(19) Ventura Barcaiztegui a Antonio Valdés. Madrid, 15 de julio de 1793. Expediente de Barcaiztegui (VISO).

(20) El 1 de diciembre de 1789 José de Mazarredo encargaba a José Barrientos que hiciera entrega a Barcaiztegui de un teodolito y un reloj de longitud de Arnold. MN Ms. 1564.

(21) *Vide* (18).

(22) Cádiz, 8 de mayo de 1793. Expediente de V. Barcaiztegui (VISO).

(23) El marqués de Casa Tilly a Barcaiztegui. Madrid, 21 de mayo de 1793. Expediente de V. Barcaiztegui. (VISO).

(24) Barcaiztegui a Valdés. Madrid, 15 de julio de 1793. Expediente de Barcaiztegui. (VISO).

(25) *Ibidem*.

Plano del Puerto de Santiago de Cuba, 1793. V. Barcaitzegui. Museo Naval de Madrid.

Carta esférica de la isla de Cuba (1793). V. Barcizaitegui y José del Río (1804).

Carta esférica de la parte oriental de la isla de Cuba. V. Barcaiztegui, 1793.