

DEL INFIERNO AL EDÉN. EL VIAJE DEL MARINO FRANCISCO MUÑOZ Y SAN CLEMENTE A LA ISLA DE FRANCIA EN 1787

MARÍA BAUDOT MONROY

U.N.E.D.

RESUMEN. En enero de 1786 zarparon de Cádiz los dos primeros barcos de la Compañía de Filipinas que inauguraron la nueva Carrera comercial directa entre la metrópoli y las Islas Filipinas por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Los barcos iban al mando del oficial de la Armada Francisco Muñoz y San Clemente. En el viaje de regreso el marino se vio obligado a resguardarse en Port Louis en la isla de Francia (Mauricio), que recorrió. Ya en Cádiz, escribió una sugerente relación de todo el viaje y de la expedición a la colonia francesa, rica en detalles científicos útiles para posteriores navegaciones y en reflexiones políticas y comerciales sobre la economía filipina para el funcionamiento de la Compañía.

Palabras clave: Navegación a Filipinas, Mauricio, expedición científica, comercio asiático.

ABSTRACT. In January 1786 the first two ships from the Philippine's Company sailed from Cadiz to the Philippines through the Cape of Good Hope under the command of the Navy officer Francisco Muñoz y San Clemente. They open up the new direct commercial route between Cadiz and Manila. During the return trip the captain had to take shelter en Port Louis, Ile de France (Mauritius). After his return to Cadiz he wrote an evocative account of the journey and about his expedition of the French colony, enriched with scientific remarks and his reflections about Philippine politics and trade, very useful for later navigations and for the future running of the Company.

Keywords: Navigation to the Philippines, Mauritius, scientific expedition, oriental trade.

Este trabajo trata sobre una expedición realizada por casualidad a las islas de Francia y Borbón, es decir, llevada a cabo sin que mediara una decisión política previa, ni haber sido un objetivo específico en sí misma de carácter político, científico o geoestratégico, como lo fueron la gran cantidad de expediciones emprendidas por la Monarquía durante el siglo XVIII, el siglo de la expansión y de la conquista europea del Pacífico. Esta peculiaridad es la que, sin duda, explica que apenas se supiera nada de ella¹ y que parte de la documentación que generó, sobre todo la de carácter científico, fruto de la pluma del marino ilustrado Francisco Muñoz San Clemente, haya quedado olvidada².

1. A modo de introducción

Las islas de Francia y Borbón están en la región tropical del hemisferio sur y forman parte del archipiélago de las Mascareñas, nombre que deben al navegante portugués del mismo nombre que las visitó a principios del siglo XVI cuando navegaba camino de Goa. Al estar en el centro del océano Índico desde siempre habían sido utilizadas como punto intermedio de apoyo en las navegaciones entre Asia y África y habían sido visitadas recurrentemente por árabes, indios y chinos.

La Isla de Francia (Mauritius, Île de France, Mauricio) es la actual república de Mauricio, mientras que Borbón es la actual isla de la Reunión, que forma parte del Departamento de Ultramar francés. La isla de Francia fue ocupada desde mediados del s. XVII por la Compañía de las Indias Orientales holandesa (la VOC) pero al consolidarse la factoría que la VOC mantenía en la bahía de Tabla fue abandonada a principios del XVIII. Francia había creado una colonia en la costa oriental de Madagascar, desde la que se expandió a la vecina isla de Borbón a mediados del s.

¹ GUIRAO DE VIerna, A.: «Clasificación de las expediciones españolas a América durante el siglo XVIII según su finalidad y disciplina científica», en *La real expedición botánica a Nueva España (1787-1803)*, Quinto Centenario-Real Jardín Botánico, Madrid, 1987, pp. 17-24; *Ibidem*, «Análisis cuantitativo de las expediciones españolas con destino al Nuevo Mundo», en PESET REIG, J. L. (coord.): *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, vol. III, CSIC, Madrid, 1989, pp. 64-91; BAÑAS LLANOS, B.: «Expediciones científicas españolas al Pacífico en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista Española del Pacífico*, 2, 1992, accesible en Internet: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/expediciones-cientificas-espanolas-al-pacifico-en-la-segunda-mitad-del-siglo-xviii/>, consulta realizada el 28 de noviembre de 2013. PUIG-SAMPER, M.A.: «Las expediciones científicas españolas en el siglo XVIII», *Canelobre*, 57, 2011, pp. 20-41.

² Biblioteca de Palacio (RB), Miscelánea Ayala, XLII, Ms. II/2850, *Observaciones sobre la Compañía de Filipinas*, ff. 115v-122v.; Ms. II/2855, *Reflexiones de D. Francisco Muñoz y San Clemente sobre el comercio de las Islas Filipinas*, ff. 78r-110r; Ms II/2856, *Viaje a las Islas Filipinas hecho en los años de 1786 al 88 por el capitán de fragata D. Francisco Muñoz y San Clemente, caballero de la Orden de Calatrava y alférez de Guardias Marinas con el navío de la Compañía nombrado El Águila*, ff. 1v-131v. Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM), Ms. 307, ff. 113-146.

XVII. Vio entonces la oportunidad de ocupar la isla vecina, lo que hizo formalmente el comandante del navío *Chasseur*, Mr. d'Arbel, en nombre de Luis XIV en septiembre de 1715, siguiendo las instrucciones del secretario de Marina Pontchartrain, entregando su administración a la Compañía de las Indias Orientales francesa (la CIO). Por su importancia como enclave de apoyo intermedio en la ruta hacia Pondichery y por su potencial como factoría productora de especias, a partir de 1735 la Compañía dio un importante impulso al desarrollo de la nueva colonia, construyendo la ciudad y el puerto de Port-Louis. Tras la quiebra de la Compañía en 1764 el gobierno francés se hizo cargo de la administración de ambas islas³.

El 25 de mayo de 1787 la fragata española *El Águila Imperial* entraba de arribada en Port-Louis, el puerto de Isla de Francia. Su comandante, el capitán de fragata Francisco Muñoz y San Clemente, a la salida del estrecho de Sonda se había visto obligado a desviarse de la derrota ordinaria que seguían los buques de la Armada cuando navegaban entre Manila y Cádiz. Unas «contrariedades» surgidas durante la navegación le obligaron a dirigirse a Isla de Francia, un territorio amigo en medio del océano Índico, donde esperaba ser acogido y recibir la necesaria y reparadora ayuda antes de disponerse a cruzar el cabo de Buena Esperanza y proseguir su derrota hacia Cádiz. *El Águila* se había hecho a la vela del puerto gaditano, llevando en su conserva a la fragata *Nieves*, el 23 de enero de 1786. Ambos buques navegaban como mercantes con dotaciones de la Armada por cuenta de la Real Compañía de Filipinas, inaugurando la nueva carrera comercial con los mercados de Oriente de la recién creada compañía.

En el diario de bitácora que Muñoz y San Clemente entregó a su regreso a Cádiz en marzo de 1788, había ido anotando detalladamente los rumbos, las coordenadas geográficas de la navegación, los vientos y las corrientes marinas, datos necesarios para ir describiendo con exactitud el derrotero seguido⁴. También escribió las observaciones meteorológicas que fue registrando diariamente, unas indicaciones exactas para cruzar el estrecho de Sonda con vientos y corrientes contrarios, y un mapa con un magnífico gráfico del derrotero seguido durante la navegación completa. Además, el diario contenía una pormenorizada descripción de las islas de Francia y Borbón, fruto de la expedición terrestre que pudo realizar durante la internada de varios meses que se vio obligado a efectuar en la isla de Francia. La finalidad de incluir este inusual testimonio en el diario, según las palabras de su autor,

³ PIAT, D.: *Mauritius on the spice route (1598-1810)*, Éditions Didier Millet Pte.Ltd. Singapur, 2010, pp. 13-92, obra traducida del original, *Sur la route des épices. L'île Maurice*, Les éditions du Pacifique, 2004.

⁴ JUAN Y SANTACILIA, J.: *Compendio de navegación para el uso de caballeros Guardias Marinas*, en Cádiz, en la Academia de los mismos Caballeros, 1757, sección VIII, pp. 175-190.

fue animar a la Compañía a «establecer un comercio lucrativo entre ellas y nuestras islas de Asia a beneficio de la Industria de Filipinas»⁵. Dato que nos indica que San Clemente, en su calidad de oficial de la Armada «ilustrado», se sentía, también, como un agente de la Monarquía encargado de ejecutar la política colonial para relanzar la rentabilidad económica de las Filipinas.

Con el declarado y decidido objetivo de emular «los progresos que varios excelentes oficiales de nuestro Cuerpo habían hecho en el viaje a Manila, cultivando los conocimientos prácticos de nuestra facultad»⁶, Muñoz y San Clemente había pedido y obtenido el permiso del secretario de Marina, Antonio Valdés, para aceptar la propuesta de la Compañía de mandar *El Águila*, en la que iba a ser la primera travesía directa entre Cádiz-Manila-Cádiz de uno de sus mercantes. Es decir, a pesar de que no iba al mando de un buque de guerra, porque no encontró en aquellos momentos un destino en algún bajel de la Armada, vio en esta comisión una oportunidad excepcional para ejercer su profesión navegando, para contribuir a la exploración del Pacífico y para seguir formándose. En consecuencia, San Clemente encaró el destino como si se tratara de una expedición naval más, similar a cualquiera de las catorce expediciones que había realizado la Marina desde 1765 entre Cádiz y Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza⁷.

Después de la Paz de París de 1763, que puso fin a la Guerra de los Siete Años, Carlos III, y en su nombre el secretario de Marina e Indias, Julián de Arriaga, promovieron estas expediciones con la múltiple finalidad de abrir una nueva ruta comercial directa con Filipinas y el lejano Oriente, abolir por la vía de los hechos las limitaciones que las Provincias Unidas ponían a los barcos de la Monarquía para doblar el cabo de Buena Esperanza, basándose en el caducado Tratado de Tordesillas, romper desde dentro del sistema el monopolio de la Carrera del Galeón de Manila y reforzar la defensa naval del archipiélago mediante la creciente presencia de buques de la Armada en sus aguas. Esta ambiciosa iniciativa formaba parte del no menos

⁵ El diario completo está en el manuscrito conservado en la Biblioteca del Palacio Real, (RB), Miscelánea de Ayala, XLII, Ms. II/2856, ff. 1v-131v. Una copia sólo de la parte que comprende la descripción de la bahía de Chirita y de las islas de Francia y Borbón se encuentra en el Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Ms. 307, ff. 113v-146r. La cita en RB, II/2856, f. 7v.

⁶ *Ibidem*, f. 2r.

⁷ COSANO MOYANO, J.: «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102, 1981, pp. 183-220; y «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Actas del II coloquio de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983, pp. 553-569; MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59, 2013, pp. 431-480.

ambicioso proyecto político de Carlos III de afianzar su monarquía, convirtiéndola en una gran potencia europea capaz de enfrentarse a Inglaterra⁸.

Muñoz y San Clemente fue plenamente consciente de que formaba parte de la nueva generación de militares «ilustrados» salidos de las Academias con una sólida formación científica y técnica⁹ y dispuso el viaje acorde con la preparación que había recibido. Se procuró toda una amplia panoplia de modernos instrumentos náuticos (una aguja acimutal de Gregori, un sextante de Ramsden, un quintante de Wright, un reloj de longitud de Arnolo, un acromático de Dollond, un barómetro común y un termómetro) para completar el antejo de noche de Dollond que le había facilitado la Compañía. Además, durante su estancia en la isla de Francia no dudó en aprovechar la ocasión de adquirir un barómetro marino de Blandeau con tubo de hierro con el que realizó las observaciones meteorológicas con mayor precisión¹⁰.

2. Francisco Muñoz y San Clemente y la Real Compañía de Filipinas

El protagonista del viaje a estas islas paradisíacas, Francisco Muñoz y San Clemente, fue un oficial de la Armada reformado. El término reformado indica que San Clemente había pasado del Ejército a la Armada, lo que no era infrecuente, como tampoco el que algunos marinos pasaran al Ejército. Muñoz y San Clemente había nacido en Pamplona en abril de 1755, donde su padre, Gonzalo Muñoz de Torres, era regente del Consejo de Navarra y virrey interino del reino navarro.

⁸ Sobre el proyecto imperialista de Carlos III, en sus aspectos militar y comercial: KUETHE, A.J.: «Carlos III, absolutismo ilustrado e imperio americano», e «Imperativos militares en la política comercial de Carlos III» en KUETHE, A.J. y MARCHENA F., J. (ed.): *Soldados del Rey. El Ejército Borbónico en América Colonial en vísperas de la Independencia*, Publicaciones de la Universidad Jaume I, Castellón, 2005, pp. 17-30 y 149-160 respectivamente. Sobre el problema diplomático con los Estados Generales de las Provincias Unidas, MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, S. y MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla, 2013, pp. 307-340.

⁹ SELLÉS, M.: «La Academia y Observatorio de Marina», en SELLÉS, M., PESET, J. L., LAFUENTE, A. (comps.): *La ciencia de la Ilustración*, Alianza Editorial, Madrid, 1987, pp.173-186. Y en la misma obra, CAPEL, H.: «Las academias de Ingenieros», pp. 187-204; SELLÉS, M., LAFUENTE, A.: «Sabios para la Armada. El curso de estudios mayores de Marina en la España del siglo XVIII», en PESET, J. L. (comp.): *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, vol. 3, CSIC, Madrid, 1989, pp. 485-504. El plan de estudios, los horarios y el nivel de exigencia de la Academia de Guardiamarinas fue variando a lo largo del siglo en función de las necesidades de la Armada y de los directores de la Academia, véase LAFUENTE, A. y SELLÉS, M.: *El observatorio de Cádiz, (1753-1831)*, Ministerio de Defensa Madrid, 1988.

¹⁰ RB, Ms, II/2856, ff. 7r-8v. SELLÉS, M.: «Los instrumentos y su contexto. El caso de la Marina española en el siglo XVIII», *ENDOX: Series filosóficas*, UNED, Madrid, 19, 2005, pp. 137-158.

Muñoz y San Clemente ingresó en mayo de 1763 en la Compañía de Cadetes del Colegio Militar de Segovia para formarse académicamente como ingeniero y artillero. Se graduó como subteniente del cuerpo de Artillería en diciembre de 1771¹¹.

En diciembre de 1774 ingresó en el Cuerpo General de oficiales de la Armada como alférez de fragata, embarcando al poco tiempo en el *Oriente* para participar en la expedición de Argel de 1775. En marzo de 1776 fue promovido a alférez de navío y destinado al *Velasco* como ayudante de la escuadra mandada por Miguel Gaston para hacer el curso entre las Islas Canarias y Lisboa¹². Su siguiente misión le llevó en 1777 a Cartagena. Allí se hizo cargo como ayudante interino de los sesenta cadetes que formaron la primera promoción de Guardiamarinas de la nueva Academia, creada en esta ciudad bajo la dirección de José de Mazarredo¹³, quien le encargó la docencia de los tratados de Cosmografía, Navegación y táctica naval¹⁴. En mayo de 1778 fue promovido a teniente de fragata y se le concedió la propiedad de la plaza de ayudante de la Compañía, sin embargo, San Clemente no permaneció mucho tiempo en Cartagena. En febrero de 1779 recibió la siguiente promoción a teniente de navío, acompañada de su traslado a Cádiz como alférez de la Compañía de Guardiamarinas gaditana. Al mando de su Compañía, y ejerciendo a la vez como ayudante de escuadra, en julio embarcó en el *Rayo*, uno de los buques de 80 cañones de la escuadra mandada por Luis de Córdoba, que unida a otra francesa fueron destinadas a la campaña del Canal de la Mancha tras la declaración de guerra española a Gran Bretaña¹⁵. Finalizada la expedición regresó a Cádiz, donde permaneció al frente de su Compañía, ascendiendo en diciembre de 1782 a capitán de fragata. En 1784 pidió permiso «con el fin de instruirse en la práctica de la navegación» para embarcarse en la fragata *Santa Lucía*, bajo las órdenes de Vicente Tofiño, quien se hallaba levantando los planos de las costas peninsulares¹⁶.

¹¹ HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, M.D.: *La enseñanza militar ilustrada. El Real Colegio de Artillería de Segovia*, Ministerio de Defensa, Segovia, 1992.

¹² AGS, SGU, leg. 6904. Manila, 5 de Agosto de 1795. «Relación de servicios del teniente del rey y subinspector de las tropas de S.M. en estas Islas (D. Francisco Muñoz y San Clemente)».

¹³ Sobre los motivos de su creación, puesta en marcha y organización, SÁNCHEZ BAENA, J.J. y CHAÍN NAVARRO, M.: «La presencia de hispanoamericanos en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena (1777-1800)», en SÁNCHEZ BAENA, J.J. y PROVENCIO GARRIGÓS, L. (co-ords.): *El Mediterráneo y América. Actas del XI Congreso de la Asociación Española de Americanistas*, vol. 1, 2006, pp. 433-448.

¹⁴ AGS, SGU, leg. 6902. San Ildefonso, 11 de septiembre de 1788, Muñoz y San Clemente al rey.

¹⁵ Sobre esta expedición, ALSINA TORRENTE, J.: *Una guerra romántica, 1778-1783*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006, pp. 143-150.

¹⁶ Archivo General de la Marina «D. Álvaro de Bazán» (AGMAB), leg. 620/823. Cádiz, 3 de agosto de 1784, Muñoz y San Clemente al director general de la Armada, D. Luís de Córdoba.

Al poco tiempo de haber desembarcado, en abril de 1785, encontramos a Muñoz en Madrid, disfrutando de una licencia del servicio por asuntos personales, y allí coincidió con la creación de la Real Compañía de Filipinas. Esto le permitió colaborar en su organización inicial y ser seleccionado por la junta directiva de la Compañía para ostentar el mando de una de las dos fragatas destinadas a realizar el primer viaje directo Cádiz-Manila-Cádiz, como hemos mencionado¹⁷.

Y es que la Real Compañía de Filipinas se había creado un mes antes, en marzo, fruto de las ideas económicas imperantes durante el reinado de Carlos III, que condujeron lentamente a la promulgación del Libre Comercio en 1778, y de la decisión política de abrir nuevas rutas comerciales directas desde la metrópoli con los mercados asiáticos. Desde principios del siglo XVIII se había ido desarrollando un creciente clima de interés hacia las Islas Filipinas y su potencial económico, que había sido plasmado en distintos proyectos mercantiles y en memoriales presentados a los reyes¹⁸. Todos los proyectistas coincidían en la necesidad de crear una compañía mercantil dedicada al comercio directo con las Islas desde la metrópoli y defendían el derecho a la libre navegación en todos los mares. Sin embargo, la oposición holandesa a permitir a barcos españoles la navegación por el cabo de Buena Esperanza, basándose en el Tratado de Tordesillas y sus sucesivas ratificaciones en tratados de paz posteriores¹⁹, había retrasado su puesta en marcha hasta el reinado de Carlos III.

Así pues, fue a partir de 1764 cuando el secretario de Marina e Indias, Julián de Arriaga, promovió una serie de navegaciones directas Cádiz-Manila-Cádiz, enviando buques de guerra por la ruta «prohibida». Además de los motivos defensivos y comerciales ya mencionados, se buscaba también que los marinos llevaran a cabo trabajos hidrográficos, cartográficos y mediciones astronómicas para poder establecer derroteros fiables. Entre 1765 y 1784 se llevaron a cabo 14 expediciones que en palabras de Carlos Martínez Shaw «constituyeron un excelente ensayo para explorar una ruta negada a la Marina española (...) y para conocer la realidad económica y, particularmente, mercantil de las islas Filipinas»²⁰.

¹⁷ AGMAB, Exp. 620/823. 3 de diciembre de 1785.

¹⁸ DÍAZ-TRECHUELO, M. L.: *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1965, pp. 3-27; MARTÍNEZ SHAW, C.: *El sistema comercial español del Pacífico, (1765-1820)*, Real Academia de la Historia, Madrid, 2007, pp. 14-30; MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: «La ruta del Cabo y el comercio español...», *op. cit.* La documentación conservada sobre la Real Compañía está muy dispersa, repartida entre varios archivos. M. L. DÍAZ TRECHUELO aporta una relación indicativa para su localización en la introducción de su obra sobre la Compañía ya citada, pp. XVII-XIX.

¹⁹ MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: «La ruta del Cabo...», *op. cit.*

²⁰ MARTÍNEZ SHAW, C.: *El sistema comercial español...*, *op. cit.*, pp. 27-30, la cita en la página 30.

Finalmente, los resultados de esta política expansiva, expedicionaria y mercantil se consolidarían con la creación de la Real Compañía de Filipinas. La cédula de erección se firmó en marzo de 1785²¹ y fue redactada partiendo del proyecto elaborado por Francisco Cabarrús para «la unión del comercio de la América con el de Asia por medio de las Filipinas». ²² A cambio de una serie de privilegios la Compañía se comprometió a fomentar en el archipiélago el cultivo de productos agrarios. El secretario de Indias José de Gálvez leyó la propuesta en una sesión de la Junta General, que la aprobó dos días después²³.

Como Cabarrús insistió en que para el viaje de regreso de Manila a Cádiz sólo se autorizara a la Compañía a seguir la derrota por el cabo de Buena Esperanza, pedía que se asegurasen a los navíos uno o dos puntos de escala intermedios para la larga travesía de regreso. La finalidad de esta exigencia de Cabarrús era garantizar el cumplimiento de la prohibición de realizar comercio directo desde Asia con los puertos de América.

De los muchos privilegios concedidos a la Compañía nos interesa destacar los que están relacionados con la Armada. Se le autorizaba a fletar buques de guerra de la Marina en tanto compraba y construía sus propios barcos mercantes, cuya construcción también se le permitía sin limitaciones, tanto en los astilleros de América como en los de España o de Filipinas. Siendo el astillero filipino de La Barraca el que concentró la construcción naval llevada a cabo por la compañía. A todos los navíos de la Compañía se les permitió arbolarse el pabellón real. Para tripular los buques la Compañía podía enrolar a oficiales de la Armada, computándoseles el tiempo de servicio en la Compañía como si continuaran al servicio del rey, sin perder sus ascensos. También podía enrolar gente de mar y tropa de los Batallones de Marina para formar las dotaciones y tripulaciones. A los marineros que contratara que no pertenecieran a la Armada, se les concedería el fuero militar que regía para los miembros de la Armada para propiciar la disciplina a bordo²⁴. Estos privilegios se concedieron para facilitar el funcionamiento de la Compañía en la nueva Carrera de Filipinas y fueron la respuesta del gobierno a las peticiones de la Junta de accionistas.

²¹ *Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas de 10 de marzo de 1785*, Madrid, 1785, por D. Joaquín Ibarra, impresor de cámara de S.M.

²² NUIN PÉREZ, L.: «Francisco Cabarrús: el éxito de un migrante», VILLAR GARCÍA M. B., PEZZI CRISTÓBAL, P. (eds.): *Los extranjeros en la España Moderna. Actas del coloquio internacional Málaga, 28-30 noviembre 2002*, Málaga, 2003, vol. II, pp.573-581.

²³ El proyecto de Cabarrús lo publica completo DÍAZ-TRECHUELO, M. L.: *La Real..., op. cit.*, en el anexo nº 1, pp. 283-290. «Papel que escribió D. Fco. Cabarrús al excmo. Sr. D. Pedro de Lerena, ministro de Hacienda en el mes de marzo de 1785, Biblioteca de la Sociedad Económica de Amigos del País, Sevilla, sig. 9.257.

²⁴ DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *La Real..., op. cit.*, p. 43-44. Real Cédula de Erección, artículos XXXII, XLV, XLVI, XLVII, XLVIII, pp. 303-304.

Como no había precedentes para fletar los buques de guerra como mercantes, el secretario de Marina, Antonio Valdés, encargó al subinspector de la Armada, Fermín de Sesma, que negociara con los comisionados que la Compañía tenía en Cádiz una contrata para las condiciones de flete²⁵. También condicionó la contratación de oficiales de la Armada, pilotos, gente de mar y tropas del Cuerpo de Batallones a que fueran seleccionados por la Compañía de manera individual, y a que el nombramiento fuera hecho por el rey después de que el director general de la Armada certificara que no eran imprescindibles para el servicio²⁶. Justo por estas fechas, en la primavera de 1785, Muñoz y San Clemente se hallaba en Madrid y Valdés le encargó que redactara el contrato con las condiciones para la cesión temporal de los miembros de la Armada a la Compañía²⁷.

El marino aprovechó su estancia en la corte para presentar un pequeño memorial en el que demostraba tener buenos conocimientos actualizados de la situación del comercio internacional en el lejano Oriente. Analizaba especialmente el comercio que practicaban las compañías extranjeras, y en sus conclusiones auguraba poco éxito a la nueva Compañía si se dedicaba a actuar como mero intermediario de los productos asiáticos entre los mercados orientales y europeos. Sugería en cambio, como una actividad mucho más rentable a largo plazo, el fomento de la agricultura (azúcar, especias, etc.) y de las manufacturas por los nativos, de modo que estos productos fueran el grueso de su comercio. Y, en efecto, una de las condiciones impuestas a la Compañía en la Cédula de Erección, fue el fomento de la agricultura, al que tenía que dedicar el 4% de sus beneficios²⁸.

Probablemente a esta razón se deba el que la Compañía contratara al botánico Juan de Cuéllar como «naturalista» y lo enviara a las Filipinas en el *Águila Imperial*, acompañado de los primeros directivos y empleados de la Compañía, encargados de ponerla en funcionamiento en la lejana colonia²⁹.

²⁵ AGMAB, leg. 7187, La Carraca, 18 de abril de 1786. Fermín de Sesma al bailío Antonio Valdés.

²⁶ *Ibidem*. Las funciones y la responsabilidades del cargo de director general de la Armada, el más importante en el escalafón después del secretario de Marina, están reguladas en las Ordenanzas de Marina, tratado segundo, título primero, «Del capitán general de la Armada, director general de ella», *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su armada naval*, parte I, en Madrid, en la imprenta de Juan de Zúñiga, año de 1748, pp. 3-14.

²⁷ AGMAB, leg. 537. «Contrata celebrada entre la dirección de la Real Compañía de Filipinas y el capitán de fragata D. Francisco Muñoz y San Clemente...», Cádiz, 3 de noviembre de 1785.

²⁸ RB, Ms. II/2850, ff. 115-122. Madrid, 25 de mayo de 1785.

²⁹ AGI, Contratación, leg. 5529, N. 2, R. 147. Contiene los permisos de la Casa de la Contratación para que las veinte personas seleccionadas por la Compañía (incluida la mujer de Cuéllar) pudieran viajar a Filipinas.

3. El viaje de San Clemente a Manila, enero-agosto de 1786

Con este apoyo tácito de la Monarquía y aprovechando la experiencia de las catorce expediciones previas de la Armada, la Compañía inició su actividad, enviando en septiembre de ese año a la fragata *Placeres* por la ruta del Cabo de Hornos hacia Lima y de ahí a Manila. Cuatro meses después, en enero de 1786, envía la fragata *Nieves* al mando del capitán de fragata graduado Bernardo de Orta y la fragata *El Águila imperial* al mando de Muñoz y San Clemente por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. *El Águila* entró en la bahía de Tabla el 4 de mayo de 1786, a los 96 días de navegación según informó Muñoz y San Clemente al secretario de Marina, Antonio Valdés, mediante la corbeta de guerra francesa *La Juliette*, que regresaba a Francia y se ofreció a traer los pliegos para la corte española. En la bahía de Tabla repuso víveres, leña y agua, aunque no pudo aprovisionarse de suficiente pan y harina por escasear estos productos en aquellos momentos en la colonia holandesa.

La *Nieves* llegó dos días antes, pero viendo las dificultades de una embarcación danesa para entrar en la bahía cuando reinaban los fuertes vientos del oeste y cómo éstos estaban castigando la arboladura del *Águila*, su comandante decidió refugiarse en la bahía del Cabo Falso, algo más al sur y más protegida cuando soplaban estos vendavales del Atlántico. Fue el primer navío español que recaló en dicha ensenada, que se demostró como una alternativa válida para futuras navegaciones, a pesar de ser allí las provisiones más caras. Posteriormente se reunió con *El Águila* en la bahía de Tabla, donde ambos comandantes fueron generosamente agasajados por el gobernador de la colonia Van de Graaf. Las dos fragatas cruzaron juntas el Cabo y prosiguieron la navegación hacia el estrecho de Sonda. Cruzarlo causó una gran impresión a Muñoz y San Clemente como denotan estas palabras:

No es fácil describir la sensación que causa la primera vista de este delicioso estrecho. Por todas partes ostenta la abundancia y la fertilidad y un agradable olor aromático embalsamaba el aire. La variedad de objetos que se presentaban a la vista, por largo tiempo acostumbrada a no ver otros que el cielo y el océano, la serenidad del clima, la claridad del cielo, la ninguna mar y el risueño aspecto de las espesas arboledas y hermosa verdura de que están vestidas las costas, islas y hasta los menores mogotes, hacen diferente situación, que se cree uno trasladado a otra diferente Calipso³⁰.

³⁰ RB, Ms. 2856, ff. 25r-26v. La belleza contemplada evocó en San Clemente el mito de la Odisea, cuando la ninfa Calipso retuvo a Odiseo en su paradisíaca isla.

En la bahía de Chirita, de la que Muñoz y San Clemente también ha dejado una detallada descripción³¹, permanecieron fondeados cinco días para reponer víveres y refrescar la aguada. Finalmente, el 8 de agosto, a los seis meses y diez y siete días de haber zarpado de Cádiz, fondearon en Cavite, donde llegaron sin más incidencias que un rayo sobre la *Nieves*. Sorprendentemente no se produjeron desercciones, tan habituales en las largas navegaciones³².

En Manila los oficiales fueron recibidos y agasajados por el gobernador de Filipinas, el capitán de navío de la Armada, José Basco y Vargas³³, quien acogió a Muñoz y San Clemente en su residencia, gesto que éste aceptó agradecido, pues llegó padeciendo una erisipela en ambos pies que le obligó a guardar cama varios días por las altas fiebres que le produjo. Muñoz y San Clemente se hizo sangrar varias veces. Una vez repuesto, supervisó el desarmado y la descarga de su navío. Para dejar a buen recaudo todos los pertrechos de las fragatas, mientras se procedía a su recorrida y preparación para el viaje de retorno, Basco les cedió el colegio que había pertenecido a los padres jesuitas en Cavite. Bajo la atenta supervisión de San Clemente, al *Águila* se le reemplazaron las mechas de los palos mayor y trinquete.

El primero de noviembre entró en Cavite la fragata *Placeres* procedente del Callao. Este navío había navegado cruzando el Pacífico hasta el oeste de las islas Galápagos, desde donde siguió la derrota habitual que seguía el Galeón desde Acapulco a Manila. A San Clemente le pareció poco inteligente el curso seguido por el piloto de esta fragata, sentenciando:

...si hubiera adoptado otra derrota más sabia, hubiera llegado a Manila antes que nosotros. Es menester confesar, carecen nuestros pilotos de los conocimientos necesarios a resoluciones de esta naturaleza, para las cuales se necesita no ceñirse a las rutinas ordinarias, tan perjudiciales a los progresos de la ciencia que profesan³⁴.

³¹ *Ibidem*, pp. 27r-36v.

³² El rayo provocó la muerte de un tripulante y heridas a varios. En el *Aguila* hubo un fallecido de muerte natural. AGMAB, leg. 7187, Bernardo de Orta a Antonio Valdés. Bahía de Tabla, 5 de mayo de 1786. Francisco Muñoz y San Clemente a Antonio Valdés. Bahía de Tabla, 4 de mayo de 1786. BR, Ms. II/2856, ff. 45r.

³³ Sobre este marino, véase BAUDOT MONROY, M.: «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en BERNABÉU ALBERT, S. y MARTÍNEZ SHAW, C.: *Un océano...*, op. cit., pp. 341-379; y «La ilustración y el pulso del marino José Basco y Vargas en la gobernación de Filipinas, 1776-1788», en BERNABÉU ALBERT, S., MENA GARCÍA, C. y LUQUE AZCONA, E. J. (coords.): *Filipinas y El Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, 2014 (en prensa).

³⁴ BR, II/2856, f. 50v. Sobre la formación de los pilotos, SELLÉS, M. y LAFUENTE, A.: «La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII», en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*,

Pero en Manila no fue todo trabajo para nuestro marino. También pudo aprovechar su estancia para recorrer parte de la isla de Luzón acompañando al gobernador Basco, así como para conocer de primera mano la realidad socio-económica del archipiélago y la de sus vecinos europeos. A su regreso a España, en octubre de 1788, redactó dos valiosos documentos con sus observaciones, que entregó al secretario de marina Antonio Valdés. En el primero de ellos hacía varias propuestas para el fomento del comercio en las islas Filipinas, avisando con argumentos irrefutables del peligro que para las colonias españolas del Pacífico representaba el establecimiento de Nueva Holanda, la nueva colonia inglesa³⁵. De hecho, este memorial motivó la inclusión de Australia en el periplo de la expedición Malaspina, como han demostrado Juan Pimentel y Robert King³⁶. El segundo documento es el relato completo de su viaje Cádiz-Manila-Cádiz que seguimos en este trabajo.

4. El viaje de regreso a Cádiz desde Manila: el infierno

El 12 de enero de 1787 la *Placeres*, la *Nieves* y *El Águila* emprendieron el viaje de regreso a Cádiz. En septiembre la *Nieves* y la *Placeres* entraban en la bahía gaditana, *El Águila*, sin embargo lo haría 14 meses después, el 17 de marzo de 1788. La causa del retraso fue la rápida propagación de una epidemia de disentería entre la marinería, cuando el navío salía del estrecho de Sonda, después de una complicada navegación y empezaba a cruzar el Índico durante los primeros días de marzo. A los pocos días de empezar la enfermedad a bordo, Muñoz y San Clemente ya tenía más de treinta hombres postrados en la enfermería, y enseguida empezaron a fallecer los más débiles. Con la intención de llegar lo antes posible a un puerto donde pudieran recibir ayuda, Muñoz y San Clemente decidió continuar la navegación a toda vela, dejando tras de sí a la *Placeres* de andar más lento, «pues no pudiendo socorrer mis necesidades, me servía solo de perjuicio». Esperaba pasar la zona de grandes vendavales próxima al Canal de Mozambique con el mayor número posible de marineros para maniobrar el buque y que el aire más fresco de las latitudes más altas contribuyera en alguna medida a parar la epidemia, como había sucedido en la

CSIC, Madrid, 1985, pp. 149 y ss.; GARCÍA GARRALÓN, M.: *Taller de mareantes. El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla*, Fundación El Monte, Sevilla, 2007.

³⁵ Reflexiones sobre el establecimiento de la nueva colonia inglesa de Nueva Holanda, RB/II Ms.2860, ff. 259-275.

³⁶ PIMENTEL, J.: *En el panóptico del Mar del Sur. Orígenes y desarrollo de la visita australiana de la expedición Malaspina (1793)*, CSIC, Madrid, 1992, pp.61-63. Del mismo autor, *La Física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina, (1754-1794)*, Doce Calles, Madrid, 1998; KING, R.: «Fco. Muñoz y San Clemente and his «Reflections on the english settlements of New Holland», *British Library Journal*, 1999, 25, 1, pp. 55-76.

primera expedición del capitán James Cook. Sin embargo, cuando *El Águila* cruzaba el Canal de Mozambique le sobrevino un huracán de enorme magnitud, que impresionó incluso a Muñoz y San Clemente: «la mayor furia del viento duró solo seis horas, pero apenas es concebible llegue a tanto la violencia de este elemento». En consecuencia, la situación en el navío se agravó porque los violentos movimientos causaron numerosos muertos, dejando el buque ingobernable por falta de manos.

Muñoz y San Clemente sospechó alguna irregularidad al no coincidir el número de marineros oficialmente enfermos que se hallaba en la enfermería con el de manos disponibles para la maniobra, por lo que ordenó reunir sobre el alcázar a toda la tripulación, guarnición y criados para hacer un recuento de los enfermos. Sin embargo, cuando pasó revista, «sus semblantes me indicaban bien que no tendría que hacer muchas preguntas». Con asombro descubrió que apenas quedaban hombres sin padecer alguna sintomatología propia de la enfermedad, pero que casi todos evitaban bajar a la enfermería para obviar los tratamientos y la dieta que suministraba el cirujano que tenía asignada la tripulación, a los que achacaban el empeoramiento de los compañeros que estaban siendo tratados.

Para solventar esta situación de desconfianza hacia el cirujano, que dejaba a la mayoría de los enfermos sin un tratamiento adecuado a sus dolencias, el primer cirujano, Martín Jiménez, se ofreció voluntario para examinar y tratar a todos los enfermos, sin distinción de su categoría. Reservadamente informó a Muñoz y San Clemente de que la epidemia era grave e imparable y le recomendó tomar algunas medidas profilácticas, para ralentizar la propagación, y humanitarias, para atender a los contagiados, cuyo lamentable estado era muy preocupante, pues se deterioraba por momentos. Con buen criterio Muñoz y San Clemente ordenó construir en la toldilla una espaciosa barraca cubierta con encerados para alojar a los sanos, separándolos todo lo posible de los contagiados, a los que alojaron en el combés de más fácil ventilación. Ordenó llevar a cabo frecuentes zafarranchos de limpieza con riegos de vinagre y sahumerios y abrir las porterías regularmente siempre que el tiempo lo permitiera para combatir las terribles pestilencias. Muchos marineros se ofrecieron voluntarios para atender a sus compañeros enfermos, abrigándoles con lanas y dándoles de comer.

Muñoz y San Clemente destinó toda la carne fresca de los distintos ranchos existente a bordo para el puchero de los enfermos y dispuso que a todos los sanos se les sustituyeran los gazpachos por arroz, menestras y sopas de aceite, repartiendo entre todos el vino del rancho de los oficiales. Con la esperanza de que estas medidas surtieran algún efecto, continuó navegando hacia el suroeste, buscando temperaturas más frescas, echando mano para la maniobra de cualquier brazo disponible, incluso los inexpertos en la navegación de los criados de los pasajeros y de los mozos de repostería.

Un nuevo temporal azotó al navío durante dos días seguidos, empeorando el estado de muchos de los enfermos y causando más muertes. El capellán «apenas podía dar abasto a las funciones de su ministerio». Debido a la frecuente administración de sacramentos, entierros y exhortaciones a moribundos, todo el pasaje, enfermos y sanos, cayeron en una situación de total abatimiento. A Muñoz y San Clemente le preocupaba la posibilidad que percibía claramente de no poder seguir la derrota, pero sobre esta inquietud prevalecía la angustia que le causaba la situación de los enfermos y el no disponer de medios para aliviarlos:

...sin camas en que colocarlos, sábanas con que cubrirlos, cobertores con que abrigrarlos, sin lienzos con que limpiarlos, postrados en unos simples coys, presentaban la imagen de la miseria con tanta viveza que aun los más insensibles se movían a la compasión que excitaba tan lastimoso espectáculo, compasión estéril careciendo de medios de socorrer tan urgentes necesidades. Los confusos e inútiles clamores de tantos enfermos invocando la muerte resonaban por todo el navío³⁷

A pesar de la separación que había impuesto entre enfermos y sanos, el limitado espacio del navío actuaba en contra de la situación, y los contagios siguieron su curso, «quedando la barraca de la toldilla vacía». Cuando apenas le quedaban cuarenta hombres sanos, un nuevo vendaval de vientos contrarios a la derrota que seguían volvió a asolar al Águila, elevando el número de fallecidos. Las medicinas ya sólo alcanzaban para tres días, las carnes frescas para los enfermos se habían agotado, y sólo les quedaban «pastillas portátiles de caldo»³⁸, que Muñoz y San Clemente había mandado hacer en Manila, para alimentarlos durante cuatro días. Como cada día fallecían uno o dos hombres, San Clemente ordenó suspender el toque de campanas que acompañaba a las sepulturas, tratando de evitar el impacto psicológico que

³⁷ BR, Ms. II/2856, ff. 69r-70v.

³⁸ En la historiografía más reciente que trata sobre la alimentación a bordo y el avituallamiento de navíos es la primera referencia que hemos encontrado a la inclusión en las dietas de las pastillas de caldo de carne concentrado, tan habituales actualmente en todas las cocinas occidentales y orientales. Sin duda pueden considerarse como un precedente de las actuales, cuyos nombre comerciales forman parte de nuestro vocabulario culinario (Avecrem, Knorr, Bovril, etc.). EIRAS ROEL, A.: «La historia de la alimentación en la España Moderna: resultados y problemas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 2, 1993, pp. 35-64; WILCOX, M., KNIGHT, R.: *Sustaining the Fleet 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*. Woodbridge: Boydell & Brewer, 2010; WILCOX, M.: «This Great Complex Concern: Victualling the Royal Navy on the East Indies Station, 1780-1815», *Mariner's Mirror*, 97, 2011; TORRES SÁNCHEZ, R.: «Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española en el siglo XVIII», en TORRES SÁNCHEZ, (ed.): *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la Monarquía española en el siglo XVIII*, Eunsa, Pamplona, 2010, pp. 213-262; BAUDOT MONROY, M.: «Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña, 1739-1741», *Studia Historica*, 35, 2013, pp. 117-146.

causaba sobre los enfermos y que los hombres que le quedaban «se fueran acobardando» cada vez más y más.

Ante esta situación tan dramática, San Clemente convocó a los oficiales que quedaban sanos para proponerles desistir de seguir adelante y buscar un puerto donde arribar para buscar ayuda. Todos aprobaron unánimemente la propuesta y el comandante del Águila dio la orden de separarse de la derrota prevista y cambiar el rumbo para entrar de arribada en Port-Louis, el puerto de la isla de Francia. Sin embargo, antes de llegar al nuevo destino siete días de calmas pusieron a prueba la paciencia de estos pobres hombres que clamaban por llegar a tierra, como única esperanza para escapar de una muerte segura.

Posteriormente, Muñoz y San Clemente justificó ante la Compañía su decisión de apartarse de la derrota hacia la bahía de Tabla y dirigirse a Isla de Francia, por tratarse del único puerto de aliados de España en aquellos mares en el que esperaba no ser rechazado ante el lamentable estado en el que llegaba y recibir ayuda para los enfermos y reemplazos para los numerosos fallecidos³⁹.

5. La isla de Francia: el edén

El Águila fondeó en el puerto de Port-Louis el 25 de abril de 1787. Allí encontró a varios navíos daneses y holandeses con penosas huellas en sus arboladuras y cascos, causadas por el azote de los fuertes vientos durante la travesía del estrecho de Sonda, realizada al tiempo que El Águila.

No era la primera vez que un buque español recalaba en estas islas. El primer buque de la Armada que inauguró la serie de navegaciones directas Cádiz-Manila-Cádiz, fue *El Buen Consejo*, al mando de capitán de fragata Juan de Caséns, también fondeó en Port-Louis en diciembre de 1765 en su derrota hacia Manila, permaneciendo en la isla hasta mayo de 1766, esperando la llegada de los monzones del oeste que le permitieran navegar hacia oriente⁴⁰. En años sucesivos otros navíos de la Armada también recalaron en la isla, unos para aprovisionarse y esperar los monzones, otros para que las tripulaciones se recuperaran del escorbuto, enfermedad que inevitablemente castigó a los hombres del mar, sin distinción de clases, durante estas largas navegaciones, hasta finales del siglo XVIII.⁴¹

³⁹ RB, Ms. II/2856, ff. 64r-73v.

⁴⁰ MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: «La Armada en el cabo de Buena Esperanza...», *op. cit.*

⁴¹ ULLOA, A. de: *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la Marina, instructivas y curiosas*, Madrid, en la Imprenta de Sancha, año de 1795, pp. 222-232. Ulloa dedica la decimoquinta conversación a las enfermedades que asolan a la gente de mar, sobre todo a la disentería y al

Más cercano en el tiempo en el que nos movemos, tanto que necesariamente debieron coincidir, aunque no hay constancia, fue la visita del botánico Francisco Noroña quien desembarcó en Port-Louis proveniente de Java el 20 de abril de 1787, también muy agotado por la penosa navegación, para visitar el famoso Jardín Real de Pamplemousses. Después de permanecer unos meses en la isla, durante el otoño visitó durante unas semanas la isla de Madagascar, y al poco tiempo de su regreso a Port-Louis falleció en enero de 1788.⁴²

Prudentemente, San Clemente fondeó *El Águila* fuera del puerto, donde quedó esperando la visita de Sanidad y el permiso del gobernador de la isla para atracar y bajar a tierra. Por mano de los sanitarios que se acercaron para la inspección sanitaria, San Clemente envió una carta al gobernador, el jefe de escuadra de la *Royal*, el vizconde de Souillac, informándole de la grave epidemia contagiosa que llevaba a bordo. Le pedía que le facilitase un lugar aislado apropiado para poder desembarcar a los enfermos y darles el tratamiento médico que necesitaban, así como poder atracar el navío en un lugar protegido para desinfectarlo y realizar las reparaciones requeridas antes de emprender el viaje hacia Cádiz, pasada la temporada de huracanes. A los dos días recibió la autorización para desembarcar a sus hombres y una carta del comisionado de la Compañía de Filipinas en la isla ofreciéndole su ayuda. Muñoz y San Clemente, que hablaba francés, bajó a tierra para presentarse al gobernador y al intendente, quedando alojado en casa del comisionado de la Compañía al no haber fondas para los viajeros, pues, como nos cuenta San Clemente, era costumbre de los isleños acoger y alojar en sus casas a los pasajeros de los muchos barcos que hacían escala en la isla.

El gobernador le ofreció una amplia barraca aislada, próxima al hospital, como enfermería, destinando a varios esclavos negros a limpiarla y prepararla para alojar a los enfermos del *Águila*, ordenando a los sanitarios del hospital tratarlos como si

escorbuto y a su tratamiento. GONZÁLEZ, P. M.: *Tratado de las enfermedades de las gentes del mar*, Madrid, Imprenta Real, 1805; el capítulo VI, pp. 213-250, está dedicado al escorbuto.

⁴² PINAR GARCÍA, S.: *El sueño de las especias. Viaje de exploración de Francisco Noroña por las islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*; CSIC, Madrid, 2000. Sobre la colonia y sus habitantes, pp. 254-259. A Noroña le impresionó que la mayor parte de los animales y vegetales autóctonos hubieran desaparecido tras el asentamiento de los europeos. Toda la tierra susceptible de ser cultivada estaba ocupada principalmente por caña de azúcar, lo que obligaba a importar trigo, arroz, legumbres etc. No había obispo ni apenas frailes, canónigos o monjas, sólo una modesta iglesia parroquial en el puerto; tampoco colegios, universidad ni academias; había un hospital atendido por cirujanos hábiles y un médico. El clima era saludable con abundantes aguas limpias, razón por la que los holandeses intentaron levantar en la isla un establecimiento para recuperar a los enfermos de Batavia. De la misma autora: *El explorador del Índico. Diario de viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Doce Calles, Madrid, 2009, pp. 251 y ss. La visión que transmite Noroña de la isla es bastante menos idílica que la de Muñoz y San Clemente, como veremos.

fueran vasallos del rey de Francia. También le autorizó a amarrar el navío en la isla de Toneleros que guardaba la entrada al puerto y estaba lo suficientemente distante del muelle de atraque, en el que se hallaban amarrados otros navíos, como para evitar contagios hasta que *El Águila* fuera desinfectado con azufre y varias manos de cal. San Clemente, después de conceder un descanso de quince días a los tripulantes sanos para que repusieran fuerzas, los empleó en reparar y preparar el navío para la navegación hacia Cádiz. Ordenó que se recorrieran el casco, las cubiertas y la arboladura, que se repasara la pipería, la jarcia, el velamen y los demás componentes del navío. También pidió a sus hombres que descargaran todas las provisiones para inspeccionarlas, acordando deshacerse de las corrompidas y depositar las que estuvieran en buen estado en un almacén seco durante el tiempo que tenían que permanecer en la isla. Estos trabajos ocuparon a la tripulación hasta septiembre, mes en que se procedió al acopio de víveres para el regreso y al reemplazo de los marineros fallecidos, quedando el navío pronto para hacerse a la vela el 16 de octubre⁴³.

Mientras se llevaban a cabo todas estas providencias bajo la escrupulosa supervisión de los oficiales, San Clemente dedicó varias semanas a recorrer parte de la isla. Consciente de la vertiente política y económica de su misión, nos ha dejado una visión de la isla rica en detalles y recomendaciones, no sólo en forma de instrucciones para la navegación, sino también de índole económica y mercantil, como también hizo sobre su estancia en Filipinas.

Empezó redactando una detallada descripción del puerto, situado al noreste de la isla, rodeado de montañas que lo abrigan de los principales vientos reinantes. Acompañó la descripción de unas instrucciones muy pormenorizadas para entrar en él, que deberían servir a futuros comandantes de navíos de la Compañía. El puerto era profundo y recogido, la isla de Toneleros en la bocana lo protegía. En él permanecían varios buques de guerra para el servicio de las islas y de las colonias francesas en la India. Los almacenes de la Marina se hallaban bien provistos de todo tipo de repuestos, materiales y municiones, estaban a cargo de un capitán de navío y eran gestionados por varios comisarios y contadores de la Royal⁴⁴.

La isla de Francia es montañosa con varios volcanes dormidos y muy frondosa. Las montañas más altas se encuentran en su parte meridional, mientras que la septentrional es más llana. Sus costas están formadas por playas de fina arena blanca. Estaba dividida en 8 cuarteles o parroquias gobernadas cada una de ellas por un comandante militar subordinado del gobernador general, que también lo era de la vecina Borbón. Debido al intenso tráfico marítimo el gobernador era un marino. La capital administrativa de ambas islas era Port-Louis, una pequeña ciudad rodeada de

⁴³ RB, Ms. 2856, ff. 75r-80v.

⁴⁴ RB, Ms. II/2856, ff. 80r-89v.

montañas, con calles tiradas a cordel y con casas de madera, bonitas, no muy grandes, levantadas sobre cimientos. También las había de mampostería, de arquitectura sencilla, buen gusto y muy ventiladas. Las situadas en los extremos de las calles estaban rodeadas de jardines con arboledas. Los principales edificios públicos eran: la iglesia, grande con dos torres y muy sencilla; un hospital provisto de una botica y varios pabellones, algunos todavía en construcción, destinados a acoger a los enfermos de un posible gran armamento naval, atendido por un cirujano mayor, tres médicos y varios practicantes y criados para los oficiales; varias casernas con capacidad para alojar cómodamente a 5.000 hombres, que le parecieron los mejores edificios de la ciudad. Estaban rodeadas de muros altos para dificultar las deserciones; un parque de artillería, una casa de ingenieros con un depósito de planos, varios almacenes para pertrechos navales y víveres, y un cementerio en la afueras rodeado de un cercado.

Las casas de las principales autoridades, el gobernador y el intendente, le parecieron pequeñas en comparación con las magníficas haciendas que disfrutaban en el campo. Ambos gobernaban asistidos por un consejo de ocho asesores. Había también un tribunal territorial, un juez, un prefecto apostólico dependiente del arzobispo de Paris, diez eclesiásticos que atendían los curatos de los ocho cuarteles y siete religiosos de la Orden de San Mauro que servían en el hospital.

El resto de las poblaciones de la isla eran pequeñas villas y estaban rodeadas de casas de campo que contaban con grandes extensiones de terreno denominadas «habitaciones». En ellas que residían los hacendados con numerosos esclavos para el cultivo de sus tierras, que vivían en casitas bajas, de modo que cada habitación parecía una pequeña aldea. La distancia entre unas habitaciones y otras, y la hospitalidad y generosidad de sus dueños, permitían a cualquier viajero recorrer cómodamente la isla, haciendo innecesarias las posadas.

Los caminos que comunicaban unas habitaciones con otras, con los pueblos y con la capital eran anchos y cómodos para facilitar el transporte de frutos al puerto y el comercio interior. Se conservaban en muy buen estado con la contribución de 10 reales de vellón anuales que pagaba cada dueño de una habitación por cada uno de los negros que tenía. Era la única contribución que se pagaba en la isla, conocida como «el común», y, además de para mantener los caminos en buen estado, también se utilizaba para cubrir los gastos de perseguir a los esclavos negros huidos al monte.

La tierra era muy fértil: había abundantes ríos, torrentes y arroyos y cauces de aguas subterráneas que garantizaban el riego y abundante humedad para los cultivos. La existencia de una plantación de añil sobre un pedregal llamó poderosamente su atención, por ser en Isla de Francia los árboles más robustos y poblados de hojas, y éstas de un tamaño mucho mayor que los que había visto de la misma especie en Filipinas, atribuyendo este hecho a los numerosos cursos de agua y a la humedad que generaban.

En el cuartel de Pamplemousses, el más fértil y rico, se hallaba el Jardín del Rey, un jardín botánico en el que se cultivaban todas las especies posibles separadas por su continente de origen y que servía también para cultivos experimentales y aclimatación de las especias, como la canela, la pimienta y la nuez moscada, traídas furtivamente de Batavia, la colonia holandesa, a iniciativa de Poivre, un intendente que tuvo la isla unos años antes. Poivre envió dos corbetas, primero a Filipinas y luego a Batavia, para recoger tierras, plantas y semillas, consiguiendo eludir la vigilancia de los holandeses. Una vez aclimatadas en la isla, les fueron repartidas semillas y plantas para su siembra a los hacendados más ricos, porque eran los que podían arriesgar algún dinero en cultivos experimentales que, en principio, tenían un «dudoso e incierto futuro».

El cultivo de especies procedentes de tan diversos climas de forma natural, sin la utilización de estufas, como se hacía en Europa, era posible en la isla por la suavidad de su clima, que tenía dos estaciones: la de brisas de abril a noviembre y la de huracanes acompañados de lluvias en los meses restantes. Precisamente por tener unas características de suelo y clima muy parecidas a las de las islas Filipinas, sobre todo a las meridionales, Muñoz y San Clemente recomendaba a la Compañía llevar a cabo cultivos experimentales semejantes en las islas Visayas especialmente en la isla de Mindanao, donde se daban de forma natural la pimienta, la canela y la nuez moscada. Igualmente se aventuró a proponer instalar un jardín botánico de características semejantes al Jardín del Rey en las Islas Canarias, cuyo clima era muy parecido al de Isla de Francia.

Los huracanes, que normalmente arreciaban sobre la isla eran como un temporal, y los muy fuertes, que arrasaban todo a su paso, eran poco frecuentes, pues se daban sólo cada diez o quince años. Prueba de la benignidad del clima era la ausencia de las enfermedades agudas propias de otros lugares en la misma latitud. Las dolencias más frecuentes eran los pujos de sangre y las diarreas, cuyo tratamiento ya no representaba un problema para los médicos.

De entre todas las haciendas destacaban la del intendente, denominada «Mon Plaisir», en el distrito de Pamplemousses, «digna de ser examinada por los extranjeros», y la del gobernador en el distrito de Moka, «más magnífica y de mayores comodidades», situada en un alto desde el que se divisaba a lo lejos el mar, estando rodeada de un precipicio y varios barrancos por los que circulaban varios arroyos. Muñoz y San Clemente pasó varios días invitado en las dos haciendas, quedando extasiado de su belleza y de la del entorno que las rodeaba. Ambas contaban con amplias y tupidas arboledas, bosquesillos y cuidados jardines, en los que se mezclaban los olores de gran variedad de flores y hierbas, que junto al canto de numerosos pájaros y el susurro del agua de los numerosos arroyos embriagaban los sentidos⁴⁵.

⁴⁵ RB, Ms. II/2856, ff. 89v-105r.

Según el último encabezamiento realizado en la isla en 1786 había 56.862 habitantes, de los cuales 7.674 eran blancos (europeos y criollos), 2.088 negros y malabares libres y 47.100 esclavos negros y malabares. Lo que en términos de densidad serían unos 27,82 habitantes por Km². Una población poco considerable si la comparamos con la de las Islas Canarias, que tiene una superficie muy parecida y una densidad de 82,20 habitantes por Km²⁴⁶. En el cómputo no incluyó ni la tropa de la guarnición, ni los comerciantes sin residencia fija, por considerarlos gente de paso. El trato de todas estas gentes era franco y muy amable. Las mujeres llamaron su atención, le parecieron muy agradables, de educación muy fina, de sumo aseo y de muy buen ver, vestidas graciosamente y sin mucho costo, aunque en las grandes ocasiones se arreglaban con tanto lujo como en las primeras ciudades europeas. Pero muy especialmente llamaron su atención las criollas, cuyos hermosos ojos las distinguían de las europeas y cuya piel de un color menos blanco daba mucha viveza a sus facciones⁴⁷.

En la isla se criaba todo tipo de ganado en abundancia. No obstante, para poder mantener la elevada demanda causada por el gran número de embarcaciones que concurrían en el puerto, se enviaban cada mes dos urcas a Madagascar (donde todo era más barato) para traer vacas y cerdos. A pesar de ser menos rica que la vecina isla de Borbón, en la isla de Francia se podía encontrar todo lo necesario para la subsistencia, teniendo, incluso, excedentes para la exportación. La principal ocupación de todos los habitantes, ricos y pobres, era el comercio, sustentado en una enorme demanda de ganado y frutos de las numerosas embarcaciones que recalaban en la isla en su navegación desde o hacia Oriente. La peculiaridad de este comercio realizado con gente de paso enriquecía fácilmente a los habitantes de la isla.

Se podían encontrar todo tipo de frutos americanos y europeos, de calidad superior incluso a la de sus lugares de origen, con excepción de la manga, que, según Muñoz y San Clemente, era mejor en Filipinas. El cultivo de legumbres se había introducido recientemente de forma experimental, por lo que en 1787 aún se seguían importando de Francia. Según Muñoz y San Clemente, «su buena mesa suplía otras diversiones, y los habitantes acomodados disfrutaban de una vida agradable con las mismas comodidades que podrían tener en los mejores pueblos de Europa».

⁴⁶ Según el censo de Floridablanca realizado en 1787, las Canarias tenían una población de 167.243 habitantes, repartidos en una superficie total de 2.034,38 Km²; mientras que la superficie de Isla de Francia es de 2.040 Km².

Cfr. *Censo español ejecutado por orden del rey por el conde de Floridablanca, 1787*, en la imprenta real, cuadro nº XXX. Los datos sobre la población de la Isla de Francia en RB, Ms. II/2856, ff. 106r-107v.

⁴⁷ RB, Ms. II/2856, f. 108r.

El elevado número de embarcaciones que llegaba a Port-Louis (en 1786 entraron en el puerto 180 barcos y salieron 141) era la más importante fuente de riqueza porque fomentaba la elevada demanda de víveres, la producción agraria propia y la exportación de sus productos, así como la reexportación a Europa de mercancías que llegaban de Oriente en los numerosos mercantes. Cuando San Clemente visitó la isla se esperaba la inminente liberalización de su comercio con todas las naciones, idea que le entusiasmó porque auguraba un importante crecimiento de la colonia: «la libertad, alma del comercio, es un bien del que cumplidamente gozan estos felices colonos, sin derechos, sin aduanas, sin incómodos registros ni prohibiciones en los géneros y frutos comerciables».

En aquellos momentos las principales exportaciones propias eran el café y el algodón, seguidas del añil y del ébano. Para cubrir la gran demanda de granos, los gobernadores importaban trigo y arroz de Bengala, costa de Coromandel, costa de Malabar y Batavia. La principal importación de Europa eran los pesos españoles, algunos comestibles, quincallería, cintería y sedas. Un peso español valía diez libras y se podía convertir en letra de cambio contra el Tesoro francés con un beneficio del 35%. De la costa africana, de Malabar, de Coromandel y de Bengala se traían principalmente esclavos⁴⁸, arroz, lienzos pintados, muselinas y sedas que se pagaban con los beneficios de las exportaciones de café y en gran parte se exportaban a Francia. Los retornos de dinero a la metrópoli se hacían en letras de cambio y en café, que a su vez era reexportado desde Francia, produciendo pingües beneficios.

Isla de Francia y el resto de las colonias francesas en Asia (Isla Borbón, Seychelles, los enclaves orientales de Madagascar y los de la India) financiaban sus cuantiosos gastos defensivos (tropas, marina, astillero, fortificaciones y artillería) tomando créditos del comercio a un interés del 5% anual a cambio de letras de cambio contra el Tesoro francés. Esto beneficiaba enormemente a los comerciantes porque les facilitaba los retornos a Europa y ponía en sus manos una remesa permanente de

⁴⁸ El comercio de esclavos tuvo una especial relevancia en la isla debido a que la toda producción agraria se sustentaba en la economía de plantación. Francisco Noroña cuenta que en la isla no había criados ni jornaleros, solo esclavos, por lo que tuvo que alquilar un esclavo para que le cocinara. La riqueza se medía por el número de esclavos que cada uno tenía. Dada su gran demanda, cada año se enviaban a Madagascar y a Mozambique 5 o 6 navíos para comprarlos. Allí se pagaban por cada uno según su edad entre 15 y 20 pesos y su reventa alcanzaba en Isla de Francia entre unos 60 y 100 pesos. PINAR, S.: *El explorador del Índico...*, op. cit., pp. 252-253. Una visión general detallada sobre el tráfico de negros en la vertiente atlántica en ILIFFE, J.: *Africans. The history of a Continent*, Cambridge University Press, 1995, pp. 127-158. (Hay traducción española: *Historia de un continente: África*, Akal, 2013). Una visión enfocada al tráfico de negros en las islas del Índico en KENT, R. K.: «Madagascar et les îles de l'océan Indien», en OGOT, B.A. (dir.): *Histoire generale de l'Afrique. L'Afrique du XVIe au XVIIIe siècle*, UNESCO, Paris, 1999, pp. 921-967. Sorprendentemente Muñoz y San Clemente no menciona en ninguno de sus escritos este comercio.

fondos, que ellos a su vez ponían en circulación, bien comprando mercancías, bien invirtiéndolos en préstamos al 15%, o en seguros con una rentabilidad del 12%. Es decir, había un mercado financiero muy ágil y rentable y un intenso comercio exterior muy estimulado por la ausencia de derechos de aduanas, prohibiciones y límites y por un dinámico tráfico marítimo. Como muchos de los europeos regresaban a la metrópoli al cabo de un tiempo, «después de adquirir unos ciertos fondos», también había un mercado interior de inmuebles, haciendas y esclavos muy dinámico. El interés de los propietarios por mantener el valor de sus propiedades les movía a cuidarlas.

Muñoz y San Clemente recomendaba encarecidamente que las Filipinas establecieran lazos comerciales con Mauricio, sobre todo exportando a la colonia francesa los productos de mayor demanda como trigo, arroz, maderas de construcción y arboladuras. Ponía el ejemplo de los 4.000 pesos que llegó a pagar por un palo mayor para su arboladura el navío de guerra holandés, *Princesa Luisa*, que estuvo atracado en Port-Louis al mismo tiempo que él. Igualmente, para cumplir con las recomendaciones de Cabarrús sobre la necesidad de establecer algunos puertos como puntos de apoyo a los navíos de la Compañía en la larga navegación a Filipinas, recomendaba la isla como refugio seguro para las embarcaciones que navegaran hacia o desde Asia por su ventajosa situación y la buena acogida que recibían los buques españoles, como le había ocurrido a él⁴⁹.

6. Visita a la isla de Borbón

Finalmente, el 17 de octubre Muñoz y San Clemente se hizo a la vela en dirección a Isla Borbón, donde tenía previsto completar su avituallamiento por ser allí algunos de los víveres más baratos, sobre todo el ganado. Después, su intención era remontar el cabo de Buena Esperanza, entrar a continuación brevemente en la bahía de Tabla para refrescar la aguada y, desde allí, navegar en derechura hasta Cádiz. Al aproximarse a Isla Borbón en la noche del día 18, avistaron varios ríos de lava fluyendo por las faldas del volcán La Fornaise, un espectáculo que le impresionó vivamente. El 20 día pasó por Saint Denis, la capital de la isla, y siguió reconociendo la costa hasta llegar a la bahía de San Pablo, el mejor puerto de la isla, rodeado de altos acantilados que lo protegían del viento. Allí fondeó y bajó a tierra con la intención de comprar el ganado que necesitaba para completar las provisiones.

Sólo estuvo unos días en Borbón, pero fueron suficientes para que pudiera recabar alguna información útil sobre la isla, de cuya geografía también hizo una detallada descripción. Llamó mucho su atención la anécdota que le contaron sobre

⁴⁹ RB, Ms. II/2856, ff. 109v-115r.

el origen de la población. Al parecer, a mediados del XVII el gobernador de los establecimientos de la Compañía de las Indias Orientales francesa en la costa oriental de Madagascar envió a Borbón a varios marineros enfermos con algunas esclavas negras para atenderlos. Cuando se restablecieron, «su agradecimiento y ciertas necesidades de la naturaleza echaron los cimientos de esta nueva colonia», cuya población aumentó considerablemente en los años siguientes con los colonos que se refugiaron en ella cuando Fort Dauphin, uno de los asentamientos franceses de Madagascar, fue atacado por los nativos, obligando a los franceses a huir. En el momento de su visita la isla contaba con 50.000 habitantes.

Pero muy especialmente las criollas volvieron a llamar su atención:

Son blancas, de agradables facciones, hermosos, grandes y vivos ojos, bien hechas, de bastante talla y bien proporcionadas (...) Su traje ordinario es de género de la India, de una hechura graciosa y acomodada a los calores del clima que habitan. Vestidas casi siempre de blanco, resalta este color sus gracias, haciendo más notable el cuidadoso aseo a que desde niñas se acostumbran (...) Pero esto no se opone a vestirse y peinarse a la europea con tanta elegancia como la más escrupulosa petrimetra⁵⁰.

La isla era muy próspera gracias a su fértil suelo, sus abundantes aguas y el continuo tráfico marítimo, pues todas las embarcaciones que zarpaban de la vecina Mauricio fondeaban en San Pablo para aprovisionarse, por sus ventajosos precios. Sin llegar a tener el dinamismo comercial de Isla de Francia, también Isla Borbón disfrutaba de un activo comercio, tanto con sus vecinos como con otras colonias. Y también aquí los retornos a la metrópoli se pagaban en café. La tierra cultivada llegaba hasta las faldas del volcán. Se daban todo tipo de frutos, excepto el mangostán y algunos europeos, destacando la producción de café, especialmente el de la variedad Árábica, de gran calidad, y la de algodón. Recientemente habían empezado a cultivarse de forma experimental algunas especias, sobre todo el clavo.

Teniendo en cuenta el considerable crecimiento de los cultivos de café y el beneficio que alcanzaban los productores desde que las islas eran administradas por Francia, dejándoles «la libertad que el comercio y la industria necesitan para florecer», frente a la política de total inflexibilidad que había aplicado la quebrada Compañía de las Indias Orientales, Muñoz y San Clemente recomendaba a la Compañía española implantar en las Filipinas esa misma flexibilidad, tanto en el comercio como en la producción agraria. También les incluía una descripción del método que utilizaban los colonos franceses en la isla para el cultivo del café, con la intención de que

⁵⁰ RB, Ms. II/2856, ff. 122v y 122r.

lo aplicaran en Filipinas. Como había hecho al describir las bondades de la isla de Francia, también redactó un minucioso derrotero y una detallada descripción para la entrada a la bahía de San Pablo.

Finalmente, el 24 de octubre zarpó rumbo al SW. Después de una dura navegación por los vendavales que azotaron al navío cuando cruzaba el Canal de Mozambique y por el mal tiempo que les acompañó hasta cruzar el Cabo, el 5 de diciembre entró en la bahía de Tabla, donde volvió a ser muy bien acogido por el gobernador de la plaza. Van der Graaf le informó del paso por la colonia de la *Placeres* y la *Nieves*. Hasta el día 15 no pudo darse a la vela por los vientos contrarios. La navegación por el Atlántico fue complicada, pues a los fuertes vientos del oeste les siguieron las calurosas calmas equinocciales y a éstas varias tormentas y fuertes vendavales. *El Águila* entró en la bahía gaditana el 17 de marzo de 1788 muy castigado por la dura travesía pero sorprendentemente sin ningún enfermo de escorbuto, aunque durante la navegación habían perdido al alférez de fragata, Manuel Fernández, sin que San Clemente especifique la causa de la muerte.

Si tenemos en cuenta el carácter científico con el que San Clemente enfocó su expedición, sus valiosas aportaciones y sus sustanciosas observaciones sobre la Nueva Holanda, es probable que, a su regreso, esperase formar parte de la expedición que se estaba preparando en la Secretaría de Marina al mando de Malaspina. Pero no fue así. Entonces San Clemente solicitó el cargo de teniente del rey en Manila, nombramiento que obtuvo en octubre de 1788⁵¹.

En julio de 1789 todavía no había recibido la orden de embarcar hacia su nuevo destino, por lo que solicitó a Antonio Valdés que le autorizase a viajar a través de Nueva España para «completar la vuelta al mundo y concluir lo que tengo trabajado en mi viaje último»⁵². Se ofrecía a realizar una expedición científica de su navegación y de su estancia en las Filipinas, describiendo todos los detalles como lo había hecho en el diario que seguimos en ese trabajo. Enriqueciéndolo con la situación astronómica de cada uno de los sitios que visitase. Para ello pedía que la Secretaría de Hacienda adelantase en Londres 35.000 reales para la compra de una serie de instrumentos de medición⁵³, comprometiéndose a irlos pagando posteriormente, poco a poco con su sueldo. Valdés no lo autorizó por las «demoras de consideración del plan» y lo necesario de su incorporación en Manila. Así que le ordenó viajar desde Cádiz en derechura a Manila.

⁵¹ AGMAB, leg. 620/823. San Lorenzo, 10 de octubre de 1788, Antonio Valdés a Francisco Muñoz y San Clemente.

⁵² AGS, SGU, leg. 6902. Madrid, 21 de julio de 1789, Muñoz y San Clemente a Antonio Valdés.

⁵³ *Ibidem*, «Nota de los instrumentos que se necesitan para desempeñar el trabajo propuesto en el oficio adjunto»

En enero de 1790, poco antes de ponerse en camino hacia Filipinas, San Clemente solicitó al secretario de Marina ser ascendido a capitán de navío, para «dar mayor decoro a su nuevo empleo», lo que le fue concedido, y el 2 de marzo siguiente se dio a la vela junto a su familia en el navío de la Compañía *La Purísima Concepción*⁵⁴.

7. Conclusiones

Muñoz y San Clemente no era un ingenuo e intuyó que la paradisíaca visión de las colonias francesas que transmitía en su diario podría parecer idealizada y exagerada, por lo que trató de justificarla con estas palabras:

Esta pintura parecerá exagerada en la pluma de un marino cuya imaginación se exalta fácilmente a vista de cualquier sitio agradable después de una navegación larga, penosa y tan llena de calamidades, pero puedo asegurar, la describo sin ilusión alguna y según me pareció.

Dejando a un lado el conmovedor relato de su navegación y la idílica visión que San Clemente nos transmite de las colonias francesas, que desde la primera lectura nos cautivaron, es indudable que con sus detalladas descripciones geográficas, las observaciones y los datos climáticos, atmosféricos y meteorológicos recopilados sistemáticamente, así como con la rica información económica y sobre el comercio, plagada de cifras, y la etnográfica, demográfica y social sobre la realidad de las islas francesas, San Clemente consiguió dar a su diario de navegación un valor excepcional que no tienen la gran mayoría de los diarios que se conservan en los fondos documentales de los archivos españoles⁵⁵. Teniendo en cuenta su «ilustración», el esmero con el que preparó la expedición y el conocimiento de los diarios de los marinos expedicionarios que le precedieron, como Lapérouse o Cook, creemos que le sirvieron de inspiración, aunque no haga referencia directa a ello. Al contrario que Malaspina, quien en los diarios de su periplo sí hace frecuentemente referencia a la

⁵⁴ AGMAB, exp. 620/823. Madrid, 18 de enero de 1790, San Clemente a Antonio Valdés. Palacio, 20 de enero de 1790, Valdés a San Clemente. AGI, Contratación, 5535,N.12, Cádiz, 25 de febrero de 1790, licencia de pasajero a Indias para Muñoz y San Clemente, su mujer Josefa Gallegos, su hija Francisca y cuatro criados.

⁵⁵ No existe una serie que contenga todos los diarios de navegación relacionados con la Armada. En el Archivo del Museo Naval de Madrid se conservan muchos. También se pueden encontrar en los fondos sobre expediciones de la Secretaria de Marina del Archivo General de Simancas y del Archivo General de la Marina del Viso del Marqués (Ciudad Real). En el Portal Pares del Ministerio de Cultura están colgados en Internet los diarios de los paquebotes correo de los Correos Marítimos conservados en la sección «Correos» del Archivo General de Indias.

obra de Cook, por ejemplo, comparando los datos de sus mediciones astronómicas y otras observaciones con los del marino británico⁵⁶.

La rica información que nos transmite este marino ilustrado en su diario de bitácora está en total consonancia con su acertada advertencia a los gobernantes españoles sobre el peligro que representaba la nueva colonia inglesa de la Nueva Holanda (Australia) para las islas Filipinas y las vertientes occidentales de los virreinos americanos, que argumentó en el segundo memorial que entregó después de su llegada a la corte:

Volvamos a cotejar su libertad con nuestras trabas, sus ningunos derechos con los crecidos nuestros, sus económicos armamentos y, finalmente su constitución a la nuestra, y confesaremos de buena fe las ventajas que nos llevan para ver muy floreciente su comercio y destruido o minorado el nuestro⁵⁷.

Aunque de carácter muy distinto, ambos escritos, redactados en 1788, diez años después de promulgarse el Libre Comercio, contienen un claro llamamiento a favor de la libertad de comercio y de navegación.

⁵⁶ NOVO Y COLSON, P. De. (ed.): *La vuelta al mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida por el capitán de navío D. Alejandro Malaspina, 1789-1794*, Imprenta de la viuda e hijos de Abienzo, Madrid, segunda edición, 1885.

⁵⁷ RB, Ms. II/2855, f. 274.