

CORBETAS EN LA HISTORIA DE CÁDIZ DEL SIGLO XVIII.

Alicia García Falgueras, PhD

Doctora en Psicología

Investigadora Universitaria de la Biblioteca Nacional (272677)

DNI.-.52.929.560-M

POEMA

“Yo sé de un pintor gigante,
el de divinos colores,
puesto a pintarle las flores
a una corbeta mercante “.
(José Martí, 1853-1895).

1.- INTRODUCCIÓN: CORBETAS CONSTRUIDAS EN CÁDIZ EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX

En este escrito vamos a analizar brevemente algunas de las Corbetas españolas que se construyeron en Cádiz y que están documentadas mediante textos mercantiles realizados por notarios de marina entre los siglos XVIII y XIX. Estas descripciones se encuentran archivadas en los documentos de marina, en su gran mayoría manuscritos y en ocasiones mecanografiados, que están en parte archivados en la biblioteca de defensa virtual y en otra parte en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, mediante protocolos notariales de la actividad marina más relevantes desde el S. XVIII. Desde la fe pública registral (presunción “*iuris et de iure*”, “*duobus rei debendi*”), se escribían de forma manuscrita y rigurosamente registrado con fechas y descripciones precisas de los eventos acaecidos, tales como transacciones comerciales, depósitos de fianza, testamentos, protestas de avería o varias y en general la variopinta actividad marítima de

la época en casi todas sus expresiones. Tras riguroso análisis de los protocolos (Pr.) o legajos encontramos la descripción de seis corbetas así como diversos ejemplos de actividades y hechos acaecidos en embarcaciones tipo corbetas. Estos legajos o documentos están encuadernados en ocasiones a la manera antigua con tapas de cuero o piel de vacuno y cordones formando bonitos libros como los conocemos hoy día muy bien conservados, pero en otras ocasiones se conservan en hojas sueltas protegidos sólo por finos papeles marrones a modo de envoltura de regalo. Algunos de estos documentos fueron clasificados por la Marina española según temática y numerados por páginas o folios (fols.) indexados. Los textos manuscritos han sido, en su mayoría, elaborados a pluma, con bonitos trazos manuscritos y dejando constancia de la escritura idiosincrática y de la singularidad en la caligrafía de cada escribano notario. También encontramos trazos hechos a pluma, en letras capitales de inicio de párrafos o en letras destacadas del texto. Por último, también existen trazos hechos con estampas o sellos, en los que se suele indicar la fecha y alguna frase identificativa. Exponemos ejemplos y detalles de estos tres tipos de trazos en la figura 1.

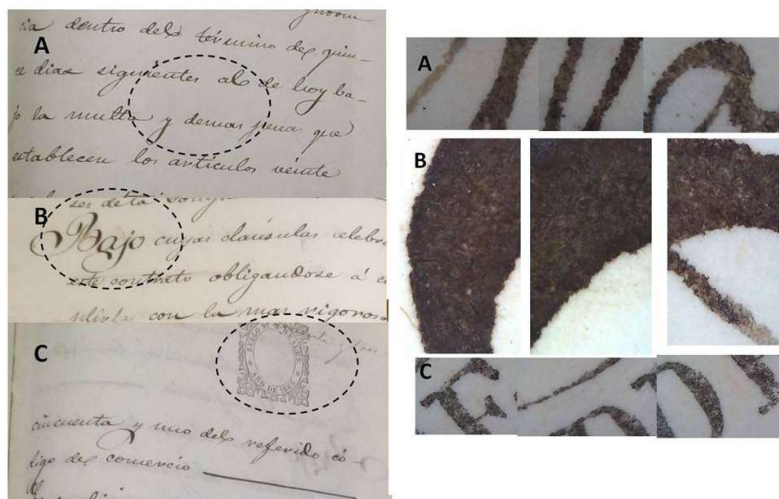


Figura 1.- Tres ejemplos de diferentes grafías encontradas en los Manuscritos de Marina del Archivo Histórico Provincial. La primera imagen (A) es el trazo realizado con pluma. Se perciben los diferentes tipos

de grosor de la línea según la intensidad en el apoyo de la pluma sobre el papel, así como de la pericia del escribano. En la imagen (B) se aprecian los trazos realizados con pincel, en letras capitales o de inicio de frases. Se puede visualizar en el detalle de la derecha cómo los pelos del pincel han quedado marcados. Por último, en la imagen (C), se detecta el resultado de la impresión de un sello de la época. Las micro imágenes de la derecha han sido tomadas con microscopio de ampliación, magnificación 20X (1000X max.).

Basándonos en los documentos notariales depositados en el Archivo Histórico provincial de Cádiz, pudimos encontrar información respecto a seis corbetas españolas registradas en estos protocolos notariales durante los siglos XVIII y XIX con estas características:

1. San Rafael o Bianqui (año 1794): de 70-80 toneladas (TT) de porte a un precio de 25000 reales de vellón (r^s vⁿ) (Pr. 5938, fols. 88-96).
2. La Fortuna (año 1810) (antes llamada *Chesterfield*): de 161,5 TT de porte con un precio de 150.000 r^s vⁿ. . Comprada como presa de corso. (Pr. 5.941-C, fols. 2942-2949). Armada con 6 obuses, 2 culebrinas, 15 fusiles, 6 sables, 2, 5 qq de pólvora, 200 balas, 60 carruchos de metralla. (Pr. 5941-D, fols. 199-203)
3. La Morenita: (año 1814): de 98 pies de eslora, 24 de manga, 13 de puntal y carga 200 toneladas (TT) de a 20 quintales (qq). (Pr. 5943, fols. 251-254).
4. La Vizcaína (año 1841): de 215 TT de porte, a un precio de 8000 pesos fuertes.(Pr. 5943, fols. 202-203).
5. La Rosa o la Primera de Cádiz (año 1843): de 300 TT de porte, (Pr. 5943, fols. 127-129).

6. La Alianza (año 1877) : con 32,05 mts. de eslora, 7,5 mts. de manga, 3,8 metros (mts). de puntal, 212 TT de arqueo por 2.500 pesetas. (Pr. 5949, fols. 88-93). (Fig. 2).

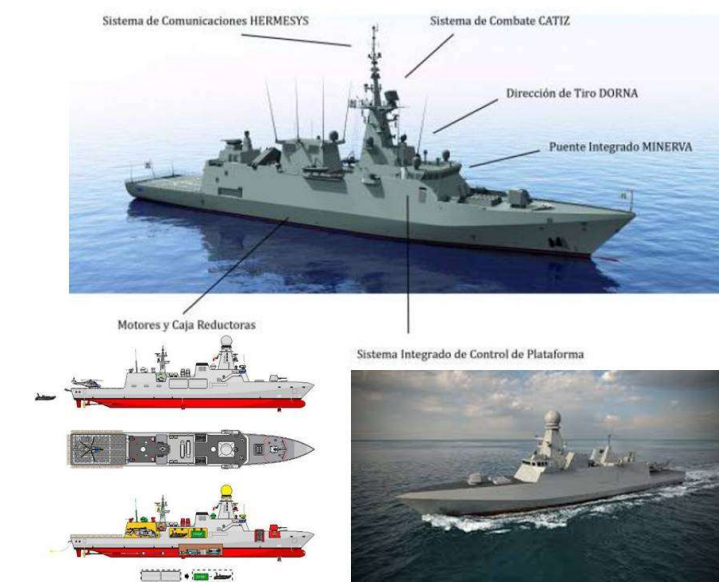


Figura 2.- Ejemplos y descripción de corbetas actuales.

2.- PRECIO DE CORBETAS EN S. XVIII-XIX EN REALES DE BELLÓN (rs vn. ó r^s vⁿ)

El 7 de febrero de 1794 en Cádiz se vendió a la Casa de origen genovés, de Comercio y Negocios *Bianqui, Dañina y Compañía*, la corbeta llamada San Rafael o Biaqui (no Braqui, fig. 3) (protocolo 5938, folios 88-96).

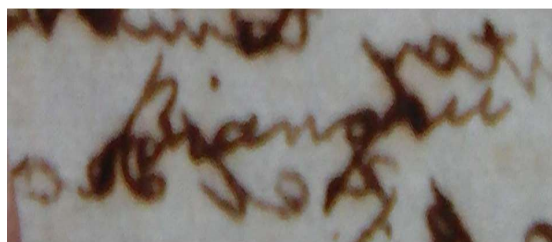


Figura 3: Fragmento de palabra Bianqui en el protocolo de la transacción comercial con la casa Genovesa. Pueden apreciarse el punto de la i sobre la palabra Bianqui. (Archivo Histórico Provincial, Pr. 5938, fols. 88-96).

En este amplio legajo de nueve páginas se detalla los componentes de la corbeta, la funcionalidad de la misma sobre el agua, así como los detalles de la transacción mercantil y los intereses de ambas partes. Existía un fluido tránsito mercantil entre Cádiz y Génova en asuntos marineros aquellos años.

El coste exacto de las corbetas no es fácil de determinar, porque los documentos escritos existentes pueden estar descritos en moneda antigua extranjera (pesos peruanos) o pueden referirse a un componente específico de la embarcación o a una fianza y no al precio total. También debido a los cambios de monedas de la época: en el año 1772 el Rey Carlos III cambió de la circulación los reales de vellón (r^s vⁿ) por maravedíes (fig. 4 y 5).



Figura 4.- Ejemplos de tres tipos de monedas diferentes en España de los siglos XVIII y XIX. A) Escudos. Figura de Carlos III, año 1787. B) Real de Bellón. Figura de José I. Año 1812. C) Maravedíes. Figura Isabel II, año 1844. El tamaño de las monedas en la imagen es equivalente para inspección visual, pero no se corresponde con tamaño real de las monedas.

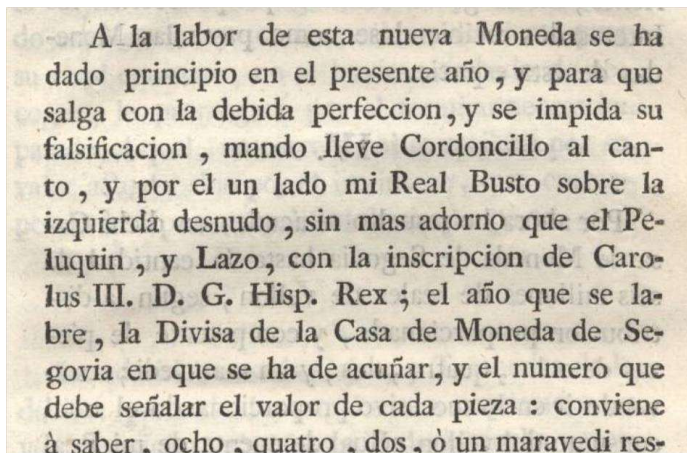
A la labor de esta nueva Moneda se ha dado principio en el presente año, y para que salga con la debida perfeccion, y se impida su falsificacion, mando lleve Cordoncillo al canto, y por el un lado mi Real Busto sobre la izquierda desnudo, sin mas adorno que el Peluquin, y Lazo, con la inscripcion de Carolus III. D. G. Hisp. Rex; el año que se labre, la Divisa de la Casa de Moneda de Segovia en que se ha de acuñar, y el numero que debe señalar el valor de cada pieza: conviene à saber, ocho, quatro, dos, ò un maravedi res-

Figura 5: Fragmento de declaración real del rey Carlos III de Pragmática sanción en 1772 especificando las características de la nueva moneda, que sustituiría al real de vellón ($r^s v^n$) por haberse desbordado sus cantidades y no ajustarse a las necesidades mercantiles y comerciales del momento. (Biblioteca Virtual de Defensa: Biblioteca central militar, signatura IV-6462(29)- N° registro 2124728054, página 5).

a) El coste de la corbeta La Fortuna, registrado notarialmente en el S. XIX (1810) en el Registro Mercantil de Cádiz, era de 150.000 reales de vellón ($rs vn.$ o $r^s v^n$) incluyendo todos sus componentes (velas, ancla, cables, etc.). Haciendo la equivalencia en moneda actual, serían unos 13 kilos (lingotes) de oro. La lógica de este cambio sería la siguiente:

- 1 escudo son 40 $r^s v^n$; 320 $r^s v^n$ equivalían a 8 escudos.
- 1 escudo equivalían a 3,4 gramos (grs.) de oro.
- 8 escudos serían 27,2 grs. de oro
- la **Corbeta Fortuna** (1810): 150.000 $r^s v^n$, costaba, por regla de tres, 3.750 escudos.
- Multiplicado los escudos por su valor en oro (3,4 grs.) equivaldrían a 12.750 grs. de oro

- que serían unos 13 lingotes de oro. (Fig. 6)

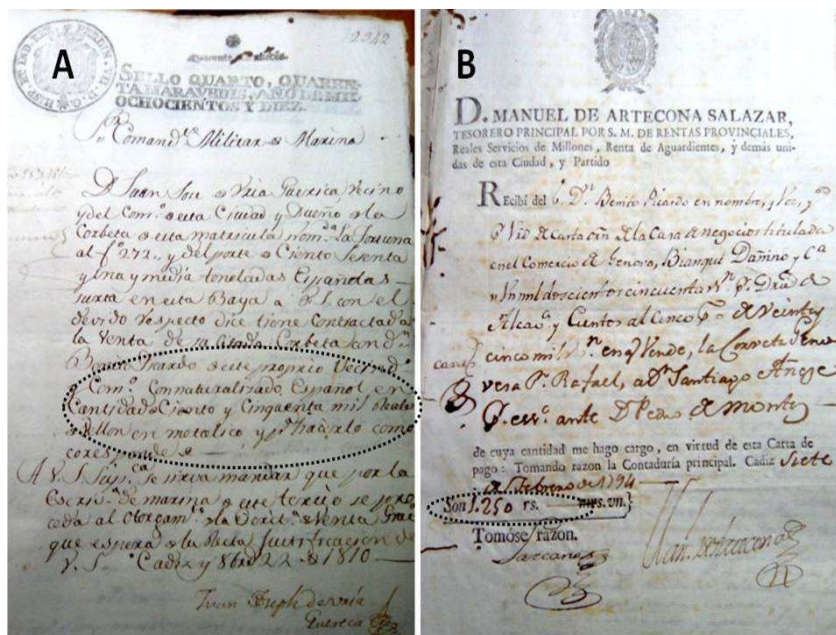


Figura 6.- A) Texto de la corbeta la Fortuna, donde puede leerse que el coste es de 150.000 r^s vⁿ. (Pr. 5.941-C, fols. 2942-2949). B) Texto de la corbeta San Rafael o Biaqui (Pr. 5938, fols. 88-96), donde se aprecia el número 125.000 r^s vⁿ y en el texto está escrito también.

b) Por su parte y un siglo antes, la Corbeta **San Rafael o Biaqui** (año 1794):

- costó 125.000 r^s vⁿ, que por regla de tres son 3.125 escudos
- y multiplicado por 3,4 grs. serían 10.625 grs de oro,
- serían unos 11 lingotes (fig.6).

3.- VIAJES EXPLORATORIOS Y DE INVESTIGACIÓN EN CORBETAS: INSUBORDINACIONES Y OTROS HECHOS ACAECIDOS

Don Félix de Azara (1742-1821), jesuita originario de Barbuñales, fue un militar caballero de la orden de Carlos III, ingeniero, cartógrafo, antropólogo, humanista y naturalista español quien recibió el epíteto de “el Darwin español”. Realizó amplias y

detalladas descripciones del reino animal y de poblaciones humanas en ciudades recónditas que empezaban a descubrirse en Paraguay y hasta el mismísimo Charles Darwin se interesó sobre su trabajo derivado de sus exploraciones por mar. En su obra póstuma sobre Paraguay realiza una minuciosa descripción de los animales cuadrúpedos y pájaros (448 especies), además de un preciso análisis de la población indígena que allí habitaba, sólo posible en tal detalle habiendo convivido con ellos muy estrechamente durante tiempo para conocer toda esa información (Azara, 1847).

El marino Jorge Juan y Santacilia (1712-1773) fue un humanista, ingeniero naval y científico español que midió la longitud del meridiano terrestre y determinó la forma achatada de sus polos. Viajó en fragatas de mercancías, de 14 a 16 qq que se correspondían con unos 600 a 700 TT, algo mayor que una corbeta, que fueron provistos del armamento y utensilios requeridos con posterioridad (Soler, 2002, página 185). Vivió en la ciudad española de Cádiz participando activamente de las tertulias de café. Sus avances cartográficos no estuvieron lejos de polémica ni desavenencias (le acusaban del preferir el “*brillo de la nueva ciencia a la verdad de la Religión Cristiana*”), ya que se fundamentaban en las teorías copernicanas. Por este motivo Santacilia añadía a sus escritos y conclusiones la coletilla de “*Sistema dignamente condenado por la Iglesia*”. En sus publicaciones afirmaba que la teoría copernicana era una hipótesis, que no una tesis para explicar los movimientos del Orbe del cielo y sus astros (Soler, 2002, pagina 240-243).

Santacilia se basó en principios Geodésicos, Físicos, Cartográficos y Matemáticos para establecer los ángulos y grados del Meridiano en el Ecuador, para determinar la figura de la Tierra (Ruiz y Ruiz, 2005). Midiendo todos los ángulos horizontales (la suma de ellos sería de 360 ° “*a diferencia de cuatro, cinco o seis minutos que en instrumentos del tamaño de éstos, no son perceptibles*”, “*...de suerte*

que todos queden en grados y minutos, sin que haya segundos en ellos”) estableció que la única posible forma del globo terrestre era achatada (Fig. 7).



Figura 7.- Exploradores españoles cuyas aportaciones y hallazgos científicos aún son útiles y de frecuente uso en la actualidad. A) Retrato de Félix de Azara por Goya. B). Retrato de Jorge Juan y Santacilia por Rafael Tegeo

En toda unidad política, desde las ciudades-estado griegas, el poder es la condición *sine qua non* para garantizar la seguridad y neutralizar la codicia (Gullo, 2015). Existen testimonios escritos y en este escrito tratamos algunos ejemplos en los que la insubordinación conductual se reportó al trascender significativamente en la armonía de la tripulación y afectar a la convivencia en consideraciones posteriores. Otros muchos casos menores no fueron reportados ni existen registros históricos al respecto.

Citando a Don Fernando Villaamil con su obra de 1895 sobre el viaje de la corbeta Nautilus alrededor del mundo: “*Con una disciplina exagerada, quizás no se cometan determinadas faltas o delitos; pero en viajes largos, la tensión del espíritu de los subordinados es distinta de la que sería en otras condiciones, y se corren dos graves riesgos si se usa del rigor: que los marineros trabajen sin fe ni entusiasmo y, lo que es*

peor, que al llegar a un punto extranjero se presente el terrible dilema de prohibir bajar a tierra a quienes por todos los conceptos lo precisan, o afrontar las consecuencias funestas de una deserción general, determinación muy propia en el carácter aventurero de nuestros compatriotas”. (Fig. 8)



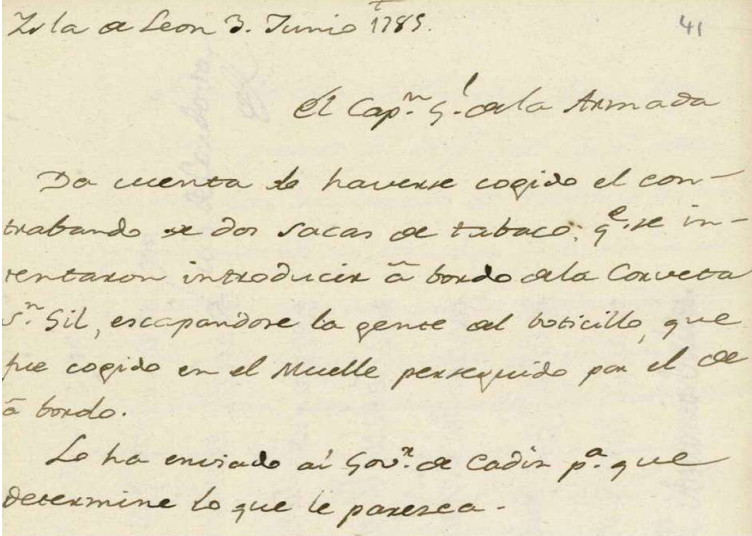
Figura 8.- Dibujo de la corbeta Nautilus, año 1866, a la que se le dio el nombre *de Carrick Castle*.

El primer ejemplo de insubordinación que expondremos se trata de un caso relacionado con la intención de lucrarse mediante el 1) contrabando de tabaco. Como segundo ejemplo, analizaremos el caso de un 2) depósito de fianza por parte del padre de un marino para librarlo de las consecuencia de una sentencia por insubordinación. En tercer lugar expondremos el caso de 3) la deserción de marineros ingleses insubordinados que solicitaron acogida a marineros españoles en Perú. En cuarto lugar, el caso de una 4) insubordinación profesional por negación a tomar posesión de cargos a bordo. Y finalmente aunque de forma breve, expondremos el caso del gran noble y marino brigadier de la Real Armada española 5) don Alessandro Malaspina y su resistencia o rebelión contra Manuel Godoy como ejemplo de ideológica insubordinación en sus corbetas Descubierta y Atrevida..

3.1. TRIPULANDO LAS CORBETAS

a) Contrabando de tabaco

Durante los últimos años del siglo XVIII la producción y actividad naval era excelsa en la Bahía de Cádiz. La corbeta San Gil, dirigida por Luis de Córdova y Córdova en 1785, fue de Cádiz a Río de la Plata en varias ocasiones, como barco de recreo en unas ocasiones o equipado con la tripulación militar en otras ocasiones. En la corbeta San Gil aparecieron sacos de tabaco supuestamente para contrabandear, por ello el capitán los envió al Gobierno de Cádiz para que éste "determine lo que le parezca" (fig. 9). Con esta medida el capitán ponía de manifiesto que su interés era partir a la mayor brevedad.



León a Leon 2. Junio 1785. 41

El Cap.^m y Com.^d de la Armada

Da cuenta de haverse cogido el contrabando de dos sacos de tabaco, q^e se intentaron introducir a bordo de la Corbeta S.^{ra} Gil, escapandose la gente al boticillo, que fue cogido en el Muelle perseguido por el cel.^o a bordo.

Lo ha enviado al Gov.^o de Cadix p.^a que determine lo que le parezca -

Figura 9.- Fragmento de carta escrita por el Capitán Comandante Pedro de Mesa y Castro de la Corbeta San Gil en 1785 después de encontrar dos sacos de tabaco para contrabando a bordo. (Biblioteca Virtual de Defensa. Código referencia: BMDB20150099549, página 44).

b) Un padre preocupado

En el año 1841 se depositó en Cádiz una fianza de cárcel, “con establecimiento de cuerdas y fianzas en la calle San Rafael de Cádiz” por parte de don Nicolás Prado, padre del segundo piloto Rafael Prado. El Sr. Rafael seguía causa acusatoria por supuesta insubordinación a bordo del navío bergantín Eolo. En ese escrito de depósito de fianza redactado por el padre del acusado ante notario se explicaba que el hijo estaría padeciendo una serie de afectaciones en sus funciones fisiológicas (problemas en la orina) y sus funciones psicológicas, al estar conmocionado (fig. 10), las cuales tendrían que considerarse para la aplicación de la sentencia, que el padre don Rafael Prado solicitaba fuera en su casa y no en la cárcel. En el escrito notarial manuscrito depositado los Archivos Históricos de Cádiz no se daba mayor explicación sobre las características, circunstancias o detalles de la conducta específica de insubordinación acaecida en el año 1841 en el bergantín Eolo.

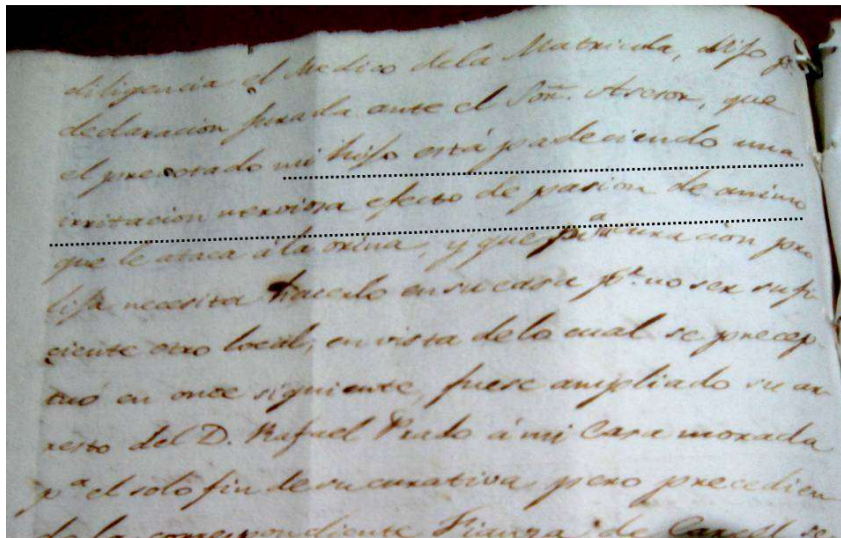
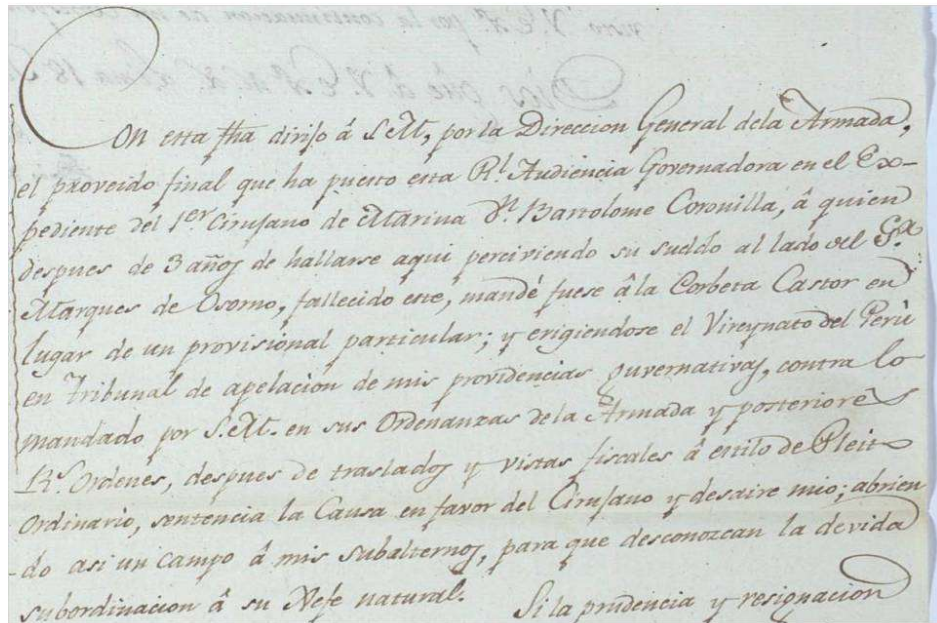


Figura 10.- Fragmento de escrito de fianza de cárcel segura realizada por don Nicolás Prado en el año 1841 en el que se lee “Mi hijo está padeciendo irritación nerviosa efecto de pasión de ánimo que le

ataca a la orina". Se seguía causa contra su hijo Rafael Prado por supuesta insubordinación en el bergantín Eolo, en el que viajó como segundo piloto (Archivo Histórico Provincial: Pr. 5943, fols. 401-402).

c) Buscando un refugio.

En el año 1801 seis marineros ingleses de una corbeta inglesa llamada *Chance* llegaron en canoa al puerto de Callao en Perú, donde fueron recibidos por marineros españoles quienes, tras entrevistar a los desertores, registraron y explicaron en manuscrito su llegada, los motivos y proceder de su huída (fig. 11). Los marineros ingleses habían abandonado su barco y se quejaban de la arbitrariedad, la falta de palabra, las restricciones y el mal gobierno de su joven capitán quien les había forzado a huir a ellos y a otros tantos marineros de la tripulación. Por ello solicitaban acogida a los españoles en puerto peruano para proveerse de víveres.



En esta fha dirijo á S. E. t. por la Direccion General de la Armada, el proveido final que ha puesto esta R. Audiencia Gobernadora en el Expediente del 1.º Cirujano de Marina D. Bartolome Coronilla, á quien despues de 3 años de hallarse aqui pericuriendo su sudado al lado del G. Almirante de Eorno, fallecido este, mandé fuese á la Corbeta Cascor en Lugar de un provisional particular; y erigiendose el Virreynato del Perú en Tribunal de apelacion de mis providencias gubernativas, como lo mandado por S. E. t. en sus Ordenanzas de la Armada y posteriores B. Ordenes, despues de traslado y vistas fiscales á efecto de Pleito Ordinario, sentencia la Causa en favor del Cirujano y devuere mio; abriendo asi un campo á mis Subalternos, para que desconozcan la debida subordinacion á su Nefe natural. Si la prudencia y resignacion

Figura 11- Fragmento de explicación y declaración tomada en Callao en 1801 de seis marineros ingleses que desertaron de su corbeta *Chance*. (Biblioteca Virtual de Defensa. Código referencia: BMDB20150155115, página 1).

La misma intención de proveerse tuvieron los tripulantes de otras dos corbetas balleneras inglesas, *Nible* y *Eduarda* que llegaron al mismo puerto peruano en 1792, pero por un motivo diferente: la enfermedad del escorbuto que había aparecido entre su tripulación. También requerían cuidados médicos y reclamaban el derecho a la humanidad (fig. 12).

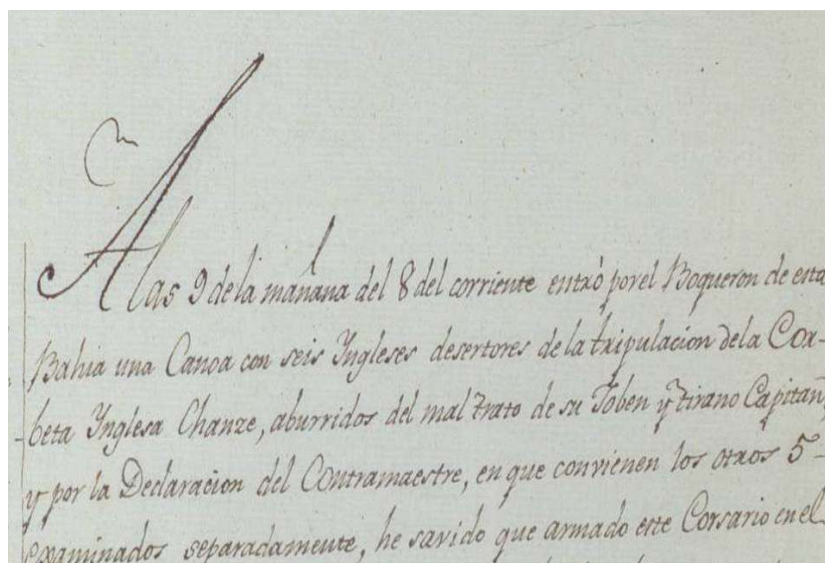


Figura 12.- Fragmento de escrito explicando la llegada al puerto de Callao en 1792 de dos corbetas alleneras inglesas, llamadas *Eduarda* y *Nible*, por motivo del escorbuto. (Biblioteca Virtual de Defensa. Código Referencia: ES. Original Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” 13.079, página 3).

d) Profesión y cargos a bordo.

No sólo se producía insubordinación en asuntos de autoridad claras como en estos ejemplos anteriores, también por motivos vocacionales, o de preferencias profesionales. El cirujano barbero de Marina, don Bartolomé Coronilla, fue solicitado para que embarcara en la corbeta *Castor* después de haber cumplido sus servicios

durante tres años en Lima (Perú). Requería abandonar así su plaza de cirujano en el hospital del Espíritu Santo de la mencionada ciudad, que había estado ocupando con sueldo español. Éste se negó, presentando su apelación ante el *Vicerreynato* del Perú, quien le dio la razón para no embarcar de vuelta a España. El capitán español de la corbeta en la que Bartolomé no quería embarcar como cirujano barbero presentaba queja ante notario español por el desaire padecido y por ampararse en el *Vicerreynato* del Perú siendo don Bartolomé Coronilla de nacionalidad española y recibir salario de su país natal. Éste capitán, dolido en su honor e imagen profesional, quiso tomar medidas sancionadoras y participó de los hechos al Gobierno español mediante carta (fig. 13), declarando al médico barbero desertor después de haber esperado todas las resoluciones pertinentes peruanas, para no interferir con las leyes peruanas. Después de la espera el capitán solicitaba que se le suprimiese de empleo y sueldo español al barbero hasta otra determinación.

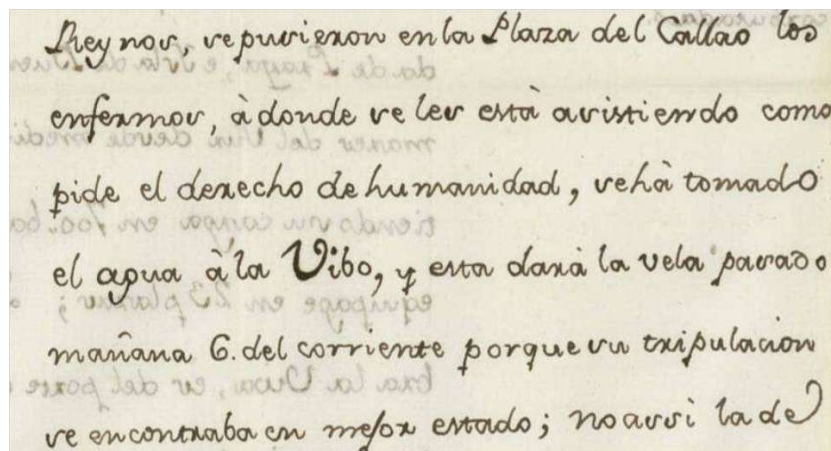


Figura 13.- Carta de año 1801 del capitán Antonio Coronel declarando desertor al médico Bartolomé Comilla por negarse a embarcar en corbeta Castor y abandonar así su plaza de cirujano en Perú con sueldo español. (Biblioteca Virtual de Defensa. Código referencia: BMDB20150154972, página 1).

e) Malaspina y las corbetas Descubierta y Atrevida

Las corbetas gemelas Descubierta (nave comandante) y Atrevida (nave subalterna) fueron construidas en el Arsenal de la Carraca en el año 1789, para la expedición político-científica de Alejandro Malaspina (1789-1794) quien partió de la ciudad de Cádiz para sus expediciones, de las que existe abundantísima literatura histórica y actual (Higueras, 1985). Estas corbetas incluían los dispositivos más modernos de la época (pararrayos metálico troncocónico) así como un ordenado equipo de los más modernos instrumentos (astronómicos, náuticos, geodésicos, etc.). Ambas corbetas estaban construidas con materiales de alta calidad, resistentes a las condiciones climática cambiantes y extremas y afrontando con éxito largos y difíciles viajes con frecuencia (figs. 14 y 15).

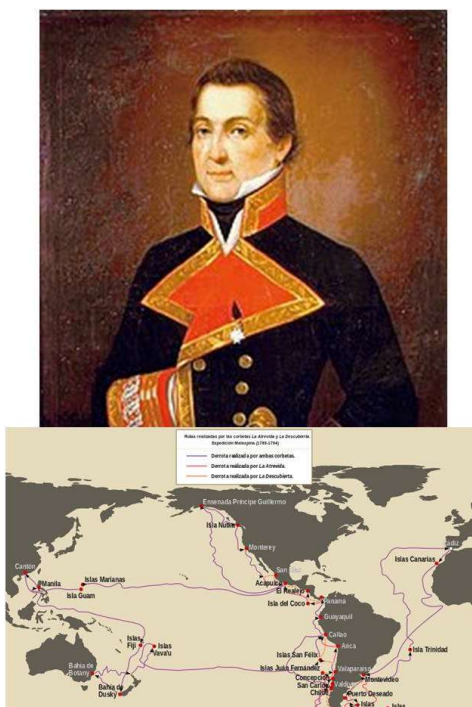


Figura 14.- Retrato de Alejandro Malaspina y Melilupi, brigadier de la Real Armada. Anónimo. Debajo de la imagen, un amplio mapa representado su ruta de expedición realizada en las corbetas Descubierta y Atrevida.

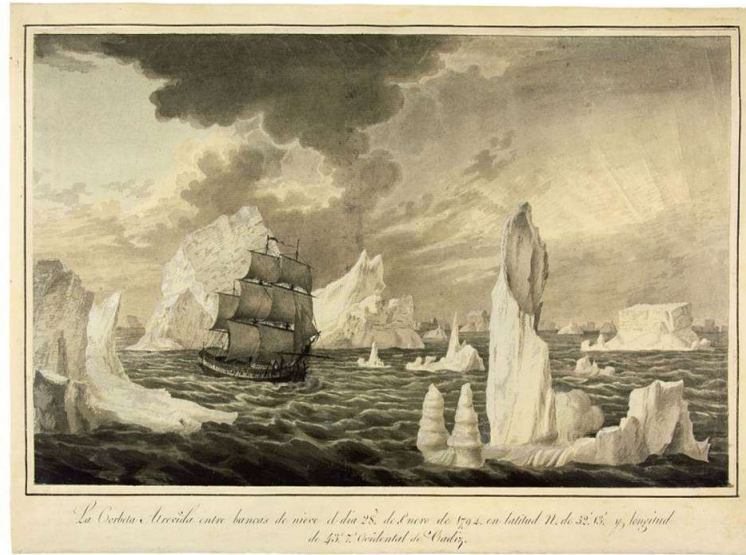


Figura 15: La corbeta Atrevida construida en Cádiz entre bancas de nieve el día 28 de enero de 1794 en latitud N de 52° 13' y longitud de 43° 7' occidental.

A pesar del éxito para España de las expediciones de Malaspina a bordo de sus corbetas, en sus largos viajes, éste fue encarcelado por motivo de sus diferencias con Manuel Godoy y su posible conducta de insubordinación. Posteriormente se le prohibió pisar tierra firme en nuestro país, enemistado con Godoy, quien sostenía que Malaspina había de corregir su “*adicción a la revolución y a la anarquía*” (Beerman, 1992). La posible influencia de Malaspina en la “conspiración de San Blas” le añadió condena, pero fue Napoleón y sus seguidores “malaespianianos” quienes mediaron en su defensa para que, al menos, fuera deportado a Italia su país natal, donde falleció a los 54 años sin demasiados reconocimientos en su momento por su inmenso trabajo exploratorio para nuestra Armada española. En los días presentes se procura subsanar esta falta de reconocimientos con frecuentes exposiciones y visuales explicaciones de los grandes logros con sus largos viajes de Malaspina que expresan la actual profunda admiración

por el coraje y la valentía de este marinero explorador y sus expediciones político-científicas.

CONCLUSIONES

Las corbetas son embarcaciones muy versátiles, de dimensiones modestas, que pueden emplearse para funciones militares (con armamento, para exploraciones) o civiles (recreo, transporte). El coste de una corbeta en el siglo XVIII eran de 11 lingotes de oro y en el S. XIX de 13 lingotes. Considerando esta lógica y el valor constante del oro, la simbólica inflación de dos lingotes por siglo, en la actualidad del S. XXI una corbeta costaría hipotéticamente unos 17 lingotes de oro. La dirección y manejo social de las tripulaciones embarcadas en corbetas revestía cierta complejidad en algunos casos, en los que fueron reportados casos de insubordinación, deserciones o desobediencias.

Los avances de la Ciencia en la Historia han sido incuestionables a bordo de Corbetas de la Armada Española. Estos navíos prácticos y resistentes han facilitando el traslado físico de los científicos y exploradores a los lugares para estudiar, medir, cuantificar y describir la naturaleza, aminorando las dificultades y obstáculos que las nuevas teorías científicas tienen que afrontar ya por sí mismas hasta consolidarse.

AGRADECIMIENTOS

Nuestro agradecimiento al personal del Archivo Histórico de Cádiz, por su amabilidad en facilitar el estudio y acceso a los legajos clasificados. A Don José Ramón Barroso por su asesoramiento técnico en la gestión documental. A la Profesora Titular de la Universidad Complutense de Madrid experta en manuscritos, Doña Ana Belén Sánchez Prieto por su interés en este escrito y sus comentarios. Y al Profesor de la Universidad

de Ámsterdam Don Dick. F. Swaab, por su ejemplo en el método de estudio e investigación.

CRÉDITOS DE LAS IMÁGENES

Las reproducciones pictóricas y fotografías presentadas corresponden a imágenes que proceden de archivos con licencia libre en el dominio público como *Wikimedia Commons*, o están liberadas bajo licencias libres. De todos los textos de los siglos XVIII y XIX reproducidos en fragmentos de fotografías se proporciona la localización y ubicación exacta como referencia para su consulta.

REFERENCIAS

- Azara, Felix de (1847, libro póstumo): Descripción e historia del Paraguay y del Río de la Plata. Imprenta de Sánchez, Madrid.
- Beerman, E. (1992): *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina: 1794-1803*. Editorial Naval. Madrid.
- Gullo, Marcelo (2015): *La insubordinación fundante. Breve Historia de la construcción del poder de las naciones*. Fundación Editorial el Perro y la Rana, Venezuela.
- Higuera, D. (1985): *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794)*. Editorial Museo Naval. Madrid.
- Ruiz Morales, Mario y Ruiz Bustos, Mónica (2005): Jorge Juan y sus proyectos para un mapa de España. Fundación Jorge Juan. Universidad de Granada.
- Soler Pascual, Emilio (2002): *Viajes de Jorge Juan y Santacilia- ciencia y política en la España del S. XVIII*. Editorial Biblioteca Grandes Viajeros. Barcelona.
- Villaamil, Fernando (1895): *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*. Impresores de la Real Casa, Madrid.