

Capitulación inglesa en Santa Cruz de Tenerife en 1797

1848

Nicolás Alfaro y Brieva

Óleo sobre lienzo. 75,5 x 47 cm

Museo Naval. Madrid

MNM 888

 [VER IMAGEN](#)

La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

José María Blanco Núñez

La fragata *Mercedes* fue botada en La Habana en 1789 y voló cerca del cabo Santa María el día 5 de octubre de 1804, cuando formaba parte de la división de fragatas del mando del capitán de navío José de Bustamante y Guerra, ignominiosamente atacada en «tiempo de paz» por un escuadrón de cuatro navíos ingleses recalificados para la ocasión como fragatas. Por tanto, su vida activa transcurre durante un tiempo en el que la Real Armada alcanzará el apogeo de su material y su cumbre orgánica con la publicación de las Reales Ordenanzas de Carlos IV (1793), tiempo en que la historia del mundo cambiará a «contemporánea» debido a una revolución comenzada en París y extendida a toda Francia.

El secretario de Estado del Despacho de Marina, cuando su casco se bañó por primera vez en las aguas habaneras, fue el último de los grandes ministros dieciochescos, Antonio María de Valdés y Fernández Bazán, que llegó al cargo con 39 años de edad, y que será el responsable de una década, 1783-1793, que en su día calificamos de «prodigiosa»¹.



Antonio María de Valdés

Nacido en Burgos en 1744, marchó, cuando contaba trece años de edad, a correr las caravanas para profesar en Malta, sentando plaza de guardiamarina en la Real Compañía gaditana el día 26 de octubre de 1756. Durante su carrera mereció los informes más favorables, sobre todo de Pedro González de Castejón, quien siempre buscó tenerlo a su lado y lo nombró inspector general de la Armada el 1 de marzo de 1783; al fallecer Castejón un mes y dos días después, fue nombrado secretario del Despacho.

Su primera decisión fue instituir el curso de Estudios Mayores² a propuesta de Vicente Tofiño, medida que reforzaba la idea del *Sabio español* (Jorge Juan y Santacilia) sobre la necesidad de formar marinos científicos; y el primer problema que abordó con éxito fue el de finalizar la secular guerra contra el corso argelino, para cuya resolución se montaron los bombardeos de Argel (1783 y 1784), que forman los signos de un paréntesis histórico que enmarca los siguientes hechos:

- Primer bombardeo de Argel, escuadra Barceló (30 de junio-12 de agosto de 1783).
- Salida (24 de abril de 1784) hacia Constantinopla de la escuadra Aristizábal, con el embajador Juan de Bouligny a bordo, que formalizaría la paz (firmada previamente el 14 de septiembre de 1782) con la Sublime Puerta, la cual fue *ignorada* por los argelinos. A su regreso recogió en Malta dos galeras que la Soberana Orden cedía al rey de España.
- Magnífica comisión desempeñada por Juan Ruiz de Apodaca, que salió de Cádiz hacia Manila al mando de la fragata *Asunción* para comunicar las noticias de la paz firmada con Gran Bretaña, y a los cuatro meses y trece días estaba de regreso, cuando hasta entonces no se conocía viaje alguno parecido que hubiese durado menos de cinco meses. Por si fuese poco, trajo a bordo 150.000 pesos, que constituyeron el primer registro de plata enviado desde Filipinas a la metrópoli como contribución a la Corona; todo aquel vasto archipiélago estaba mandado a la sazón por el capitán de fragata José de Basco y Vargas, al cual se le dieron las gracias de Real Orden.
- El segundo bombardeo de Argel de la escuadra Barceló (26 de junio-30 de julio de 1784), combinada con una división de la escuadra portuguesa. Este bombardeo terminó por ablandar la resistencia del dey de Argel y propició la firma del definitivo tratado de paz de 1785, previa visita a aquella capital del jefe de escuadra José de Mazarredo, quien se hallaba mandando una división de pruebas que debía determinar el sistema de construcción naval más adecuado para la Armada. Mazarredo, además de traer las proposiciones acordadas con el Gobierno argelino que condujeron a la firma de la paz, tuvo el honor de estrenar la nueva bandera dada a la Marina por Real Decreto de su majestad el rey Carlos III, de fecha 28 de mayo de 1785, que hoy en día es la del reino de España. Este tratado le supuso a España la puesta en valor de millones de hectáreas hasta entonces baldías, desde Rosas a Gibraltar.



Los arsenales y las instalaciones navales en tierra durante la década 1783-1793

Cuando Patiño comenzó a regir la Real Armada, al ser nombrado su intendente general en 1717, fomentó la construcción de astilleros en los puertos que más tarde (1726) escogería como capitales de los departamentos marítimos. Después (1748), Ensenada, aprovechando la paz de Aquisgrán, tras los estudios previos realizados por Jorge Juan y Ulloa en sus famosas comisiones por Europa, arrancará las Reales Ordenanzas de construcción de los magnos arsenales de La Carraca, Ferrol (el primer astillero de Patiño se había creado en La Graña y más tarde se trasladó a Esteiro) y Cartagena (donde estaba ya basada la Capitanía de las Galeras de España). El de La Habana, cuya orden se había dado previamente, se terminó en 1747.

Veamos las vicisitudes de estos magnos establecimientos en los tiempos que precedieron a la *Mercedes*.

• La Carraca (isla de León, Cádiz)

El 19 de septiembre de 1783, Valdés, que por sus anteriores destinos estaba al tanto de la grave carencia de diques secos en este arsenal, destinó al mismo al capitán de fragata e ingeniero hidráulico Julián Sánchez Bort para que proyectase y ejecutase tan necesaria obra, en la que se había fracasado en intentos anteriores. Después de tres meses de estudio de los terrenos apropiados para tal instalación, redacción del proyecto y confección del presupuesto, el 15 de diciembre de 1783 tenía todo listo y, poco después —principios del 1784—, comenzaron las engorrosas, por el maldito fango, excavaciones.

El primero de los diques, bautizado como San Carlos, se inauguró el 16 de diciembre de 1786 con la varada del flamante navío *Santa Ana*, de Romero Landa. Los otros dos diques, denominados San Luis y San Antonio, se inaugurarán el 9 de enero y el 13 de junio de 1788, respectivamente. Los diques de La Carraca son los únicos que se conservan, con algunas mejoras, en su concepción original³.

También se ordenó la realización de la población militar de San Carlos, cuya idea urbanística desarrolló Sabatini, designándose director de las obras al ingeniero Vicente Imperial Diqueri. Además de la iglesia (actual Panteón de Marinos Ilustres), cuarteles, hospital, casas palacio para capitán general e intendente, cuartel y Academia de Guardias Marinas, contaduría, tesorería y Academia de Pilotos, se proyectaron treinta y dos calles y cuatro plazas. Gran parte de estas obras se pospusieron en la década de 1790 y se malograron definitivamente por culpa de la miseria pos-Trafalgar.

• Ferrol

Aunque oficialmente el arsenal ferrolano se había dado por terminado en 1770, las obras continuaron hasta 1785, en que cesaron por completo. En dichos trabajos llegaron a emplearse 15.000 obreros. Montero y Aróstegui⁴ ha destacado lo ostentoso de las obras de este arsenal y las riquezas en él almacenadas para la construcción de los buques.

En 1785 se dispuso que el maestro de cerrajería José Baleato fuese a Londres a instruirse en la construcción de instrumentos náuticos; cumplió con creces y respondió a la confianza en él depositada, y, de regreso en Ferrol, construyó el Obrador de Instrumentos Náuticos.

Para albergar a la inmensa masa obrera que acudió a trabajar al arsenal ferrolano (la explosión demográfica más importante del siglo XVIII en España), la Armada diseñó y urbanizó dos barrios, primero el de Esteiro y luego el de la Magdalena. El primero ha desaparecido gracias a la piqueta municipal, pero en el segundo puede observarse un modelo acabado de racionalismo enciclopedista.

• Cartagena

Varios edificios militares de Cartagena, donde no hicieron falta diseños urbanísticos, pues la antigua e importante «Nueva Ciudad» de los cartagineses y continuadores tenía espacio vital para el aluvión que llegaba, se terminaron también en esta década Valdés.

Las obras del arsenal finalizaron en 1782 y costaron 122 millones de reales. Entre el 12 de octubre de 1785 y finales de 1786, Antonio Delgado construyó bombas de fuego para sus diques y logró una que achicaba 198 arrobas (2277 litros, si se tratase de agua dulce) por minuto, en lugar de las 99 de las bombas anteriores, por lo que recibió las gracias de Real Orden.

El 25 de agosto de 1786 se terminó el parque de artillería que se había iniciado el 25 de septiembre de 1777.

• La Habana

La actual estación central de ferrocarriles de La Habana está rodeada por una muralla que conserva todavía dos de las puertas de acceso a lo que en su día fue el gran arsenal habanero (cuadrado de 400 varas, 335 metros de lado). Ordenada su construcción⁵ durante el efímero almirantazgo del infante don Felipe, fue terminado en 1747 y destruido durante la ocupación inglesa (1762-1763). Una vez restaurado, comenzó de nuevo a botar navíos en 1765⁶, entre ellos (1769) el más grande del mundo de su tiempo, el *Santísima Trinidad* (en principio 114 cañones), construido por Ignacio Mullan⁷, que desgraciadamente fue un mal barco. Ya dijimos que la fragata *Mercedes* fue botada en este arsenal en 1789, año en el que también entregó a la Real Armada los navíos *Asia*⁸ (alias *San Jerónimo*) y *San Hermenegildo* (alias *Meregildo*), y la fragata *Nuestra Señora de Atocha* (segunda con ese nombre), lo que da una idea de la capacidad productiva del arsenal habanero.

La reorganización ministerial de 1787

El conde de Floridablanca decidió dividir la Secretaría de Indias por «asuntos». Una sección se encargaría de los de Gracia y Justicia, y la otra del resto: Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación. En consecuencia, el secretario de Marina fue nombrado, además, de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación de Indias. Este decreto de división de la Secretaría de Indias se complementó con otro de la misma fecha (8 de julio de 1787) en el que quedaba patente que: «(...) haya una Marina Real en estos y aquellos dominios, dirigida por una sola mano, sin faltar al uso que puedan y deban hacer de ella los encargados del mando y gobierno de aquellos países (...)»⁹.

Valdés, a la vista de las exhaustas cajas de la Real Hacienda, se ocupó de que Floridablanca dejase claro en los tales decretos que:

Los reinos de Indias deberían aportar los caudales necesarios para costear de la mitad a la tercera parte de los enormes gastos que causa la Marina Real ya que a ella es preciso atender como apoyo necesario y principal del gobierno y conservación de los dominios de Indias.

A lo cual, por supuesto, era proclive el conde, que siempre tuvo claro que la Marina debía tener primacía dentro de los Reales Ejércitos, pues, siendo Inglaterra el enemigo por antonomasia, la defensa de nuestro comercio marítimo y colonias de ultramar debería ser prioritaria.

Para acometer sus reformas, Valdés escogió cantidad de oficiales de Marina para enviarlos a América, lo que inspiró al almirante Pavía este párrafo:

Siempre recordarán las Américas la obra de su Ministerio en las mejoras de Hacienda y Guerra, y en las acertadas elecciones de tantos beneméritos Jefes, hombres todos de eterna recordación en aquellos países, testimonios irrefragables del tino de quien los propuso y de la recta intención con que procuró el bien y felicidad de las provincias de Ultramar¹⁰.

Escuadras de evoluciones¹¹

Para atender a la formación táctica de los oficiales, se decidió crear una escuadra que acometiese anualmente un programa de ejercicios en alta mar. Hubo un precedente, el de la escuadra Gastón, de 1774, pero la primera denominada así fue la formada en 1787 que se puso al mando de Juan de Lángara.

La de 1789 fue de importancia, quizá por las noticias parisinas. El 5 de mayo de ese año se habían reunido los Estados Generales en Versalles y el 14 de julio fue el *bluff* de la Bastilla. Se le dio el mando al inspector general Félix de Tejada. Se compuso con cuatro buques de cada departamento marítimo y se aprovechó la oportunidad para llevar a cabo comparaciones de aguante de mar, vela y batería, para continuar probando el sistema de Romero Landa.

El problema surgió de los recortes. Debido a la penuria del Tesoro tras la guerra de la Independencia de los Estados Unidos y los bombardeos de Argel, se aprovechó para cumplir otros cometidos:

- Anunciar oficialmente en los reinos italianos la proclamación de Carlos IV.
- Entregar a Fernando I, rey de Nápoles, los ricos cristales de La Granja que le enviaba su hermano el nuevo rey de España.
- Visitar Liorna (Livorno) para que S. A. R., la infanta María Luisa, augusta hermana de S. M. el rey Carlos IV y gran duquesa de Toscana, pudiese visitar a la escuadra española, deseo que había participado por carta a su augusto hermano.

Estos cometidos no se oponían a la realización de ejercicios de evoluciones en los tránsitos, pero, indudablemente, les restaron tiempo, y además hubo que hacerlos en el Mediterráneo y en verano, que no es precisamente el mar que elegirían los ingleses para los suyos.

Subida al trono de Carlos IV (14 de diciembre de 1788). Avances científicos

Al suceder en el trono a su padre, Carlos IV no cambió el Gobierno que aquel le dejó formado. Preferimos pensar que fue sintomático el hecho de que, el mismo día del óbito de Carlos III, su augusto hijo despachase con Moñino y con Valdés, y lo pensamos por la importancia que el conde de Floridablanca concedía a la Marina, lo que veremos confirmado en los decretos de 1790 que comentaremos.

El progreso científico de la Real Armada podemos concretarlo en:

- En lo que a tecnología naval se refiere, el capitán de navío Montes, de la escuadra reseñada en el punto anterior, anotó en su diario un dato curioso: «(...) el día 28 de mayo la fragata *N.ª S.ª del Rosario* entró en dique (Cartagena) para forrar su casco de cobre, el día 3 de junio siguiente quedaba lista y se incorporaba en bahía a la escuadra (...)». Descontando las engorrosas maniobras de entrada, achique y salida del dique, en cuatro o cinco días la fragata estuvo lista, lo que representa un verdadero éxito.
- En 1791 se confeccionó el primer almanaque náutico español, que fue el del año 1792.
- El 3 de octubre de 1793 se puso la primera piedra del Real Observatorio de la Marina en San Fernando, que, pese a la angustiosa situación económica del momento, se terminó en 1798 y se inauguró en la primera semana de julio de ese mismo año.

Récord de Gravina. Malaspina y Bustamante zarpan para su famosa vuelta al mundo (que no se completó)

Recién ascendido a brigadier, Federico Gravina tomó el mando de la fragata *Paz* y salió de Cádiz para Cartagena de Indias, llevando de transporte al nuevo gobernador, Joaquín Cañaverál, y la noticia del fallecimiento del rey Carlos III, así como la del advenimiento al trono de Carlos IV «(...) cuyo viaje redondo verificó en termino tan corto, que se hubo [sic] por memorable en aquella época»¹². Había zarpado de Cádiz el 17 de junio de 1789 y estaba de regreso el 2 de septiembre al amanecer, tras permanecer tres días en Cartagena y cumplir escalas de menos de veinticuatro horas en Playa Grande (costa de Santa Fe), Boca Chica (Cartagena) y La Habana.

Ese año, esta misma fragata, al mando de capitán de navío Raimundo Bonaccorsi y Stroz, había viajado de Cádiz a Manila y regresado de nuevo a Cádiz en apenas cinco meses,

(...) y no es menos admirable que siendo casi toda la tripulación la misma con que vino de Filipinas (la que fue con Gravina a América), ni un solo individuo adoleció de escorbuto ni de otro accidente de cuidado; sin duda por los buenos efectos de la abundancia de agua y del particular aseo del buque, frecuentemente rociado y perfumado de vinagre en los entrepuentes (...)»¹³.

La Descubierta y la Atrevida

Este comienzo del reinado de Carlos IV estaba resultando por demás brillante; Valdés no cejaba en la consecución de logros científicos que situarían a la Armada a la cabeza de



las Marinas más prestigiosas. Como guinda de la tarta científica, ordenó armar dos corbetas, escogió dos comandantes de inmejorable nota, Malaspina y Bustamante, a cuyas órdenes puso oficiales que habían cursado matemáticas sublimes, además de médicos, naturalistas y dibujantes; las pertrechó con lo mejor —instrumentos, materiales experimentales, víveres y medicinas— y les ordenó dar la vuelta al mundo tomando datos de todo y situando geográficamente todo aquello que no se conociese.

Trabuco de la infantería de marina británica

Trabuco de borda español
Último tercio del siglo XVIII
Madera, acero y latón. Longitud
115 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 3054

 [VER IMAGEN](#)

Al zarpar de Cádiz el 30 de julio de 1789, sus dotaciones ignorarían la trascendente gravedad del episodio ocurrido en París el día 14 de ese mismo mes y año, cuando el pueblo, turbulento y confundido, asaltó la Bastilla, episodio que, una vez conocido en las espléndidas ciudades de nuestros virreinos, provocaría fiebres emancipadoras no desapercibidas por los oficiales de dichas corbetas.

La vuelta al mundo no pudo completarse por mor de un posible rompimiento con la Gran Bretaña, y regresaron de nuevo por Hornos, fondeando las corbetas en la bahía de Cádiz el 21 de septiembre de 1794, tras haber pasado «62 meses a bordo»¹⁴. Esta magnífica expedición tuvo un triste final, como en su momento veremos.

Nutka. La escuadra del marqués del Socorro

Las fuerzas navales del apostadero de Acapulco, más tarde trasladado a San Blas de California, exploraron la costa americana para certificar que el paso del NW era solamente leyenda y que el piloto griego Juan de Fuca, que en 1592 dio nombre al estrecho¹⁵, era un fantasioso, por no decir algo peor¹⁶.

Varios oficiales de Marina llegaron hasta la latitud de 53° N; en 49° N encontraron una isla que los aborígenes llamaban Nutka. El puerto en que surgieron lo bautizaron San Lorenzo (1774). Años más tarde, Diego Juan de Arteaga y Romero y Francisco Mourelle de la Rúa, al mando de las fragatas *Princesa* y *Nuestra Señora de los Remedios* (a. *La Favorita*), continuaron explorando esas aguas, hasta que en 1779 estalló de nuevo la guerra contra Gran Bretaña, por lo que se dedicaron a preparar la defensa de los puertos del virreinato de la Nueva España. Durante esta guerra, los cazadores de focas rusos establecieron factorías para la compra, curtido y exportación de pieles que, tras la correspondiente reclamación española, abandonaron pacíficamente.

Escamado por estas ocupaciones, el virrey de México comisionó a la fragata *Princesa*, del mando de Esteban Martínez, y al paquebote *San Carlos*, del de Esteban López de Haro, para que reocupasen San Lorenzo de Nutka, lo que hicieron en 1788, sin oposición de rusos, americanos o portugueses, a los que encontraron allí traficando. Para evitar problemas, fortificaron su bocana.

En 1789 no se entendieron igual de bien con un par de mercantes ingleses que habían estimulado a su Compañía Oriental a comerciar con las ricas costas «peleteras» de lo que hoy llamamos Canadá, y el 2 de julio de ese año los buques de guerra españoles capturaron al *Argonauta* y al *Royal Princess*. El capitán del primero de ellos declaró que venía despachado por la Compañía inglesa del Sur¹⁷, con permiso de su majestad británica para tomar posesión, fortificar y establecer el comercio exclusivo de pieles en aquel puerto de San Lorenzo de Nutka. Como los británicos no se avinieron a las buenas razones de los hispanos y, además, mostraron en todo momento una actitud insolente y grosera, fueron detenidos y enviados al apostadero de San Blas, ordenando a continuación el virrey, que era el jefe de escuadra de la Real Armada Manuel Flores y Angulo, devolverlos a su patria, pero la Gran Bretaña no se conformó con ello y buscó el *casus belli*.

Relevado Flores por el conde de Revillagigedo (1790), este último ordenó que la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, del mando de Francisco Elisa, y dos paquebotes repletos de tropas y municiones, guarneciesen los fuertes del Norte, en especial los de San Lorenzo de Nutka. Los oficiales de esta expedición reconocieron la costa hasta los 60° 30' N.

Enteradas las cortes de Madrid y Londres de todo esto, y viéndose el Gobierno español privado de su secular alianza con Francia, entre las que primaba la aplicación del artículo 8.º del Tratado de Utrecht, recibió contestación del Gobierno inglés en dura nota en la que le exigía, antes de entrar en discusiones territoriales, diese satisfacciones por el insulto hecho a su pabellón.

Floridablanca, digno e inteligente, se negó, aduciendo que la actitud del virrey había dejado correctamente zanjado el caso. Londres tocó a rebato e incluso llamó a la escuadra de su aliada, Holanda, que se combinó en Portsmouth con la del almirante Howe.

Nuestro Gobierno ordenó armar una escuadra cuyo mando tomó José Solano y Bote, marqués del Socorro. Valdés pudo poner sobre el tapete 26 navíos, 12 fragatas y 3 menores. Además, en busca de apoyos, se informó a las cortes europeas sobre los legítimos derechos de la Corona española y sobre la intención británica de arrastrarnos a la guerra.

En la Asamblea Nacional francesa, debido a esas peticiones de apoyo, clamó Mirabeau: «El español, fiel a los Tratados, echó mano a las armas; puso á nuestra disposición sus escuadras, sus tesoros y soldados, y en unión con él alcanzamos la gloria inmortal de haber dado la libertad á una parte no pequeña del linaje humano»¹⁸. La Asamblea, a pesar de tanta elocuencia, rechazó el armamento. Inglaterra tenía también memoria y ese agradecimiento francés provocó idénticas dosis de rencor británico, así que Londres continuó tensando el arco.

Finalmente, comenzaron conversaciones en Madrid entre el plenipotenciario Mr. Fitz-Herbert y nuestro Gobierno, llegándose a un primer acuerdo el día 24 de julio de 1790, que Londres no aceptó.

Finalmente llegó el convenio firmado en San Lorenzo del Escorial el día 28 de octubre de 1790, «(...) transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico (...)». Una vez más, el Foreign Office sacó tajada de su posición de fuerza y, como dice Fernández Duro: «Dejó maltrecha nuestra dignidad».

A consecuencia de esta crisis, la expedición Malaspina-Bustamante fue enviada a aquellas aguas y sobrepasó, en 1791, el paralelo de 60° N, bautizando la bahía del Desengaño y certificando que no había paso del NW ni cosa parecida, tras navegarla entre imponentes témpanos de hielo.

En 1792, el conde de Revillagigedo envió a las goletas *Sutil* y *Mejicana*, mandadas por los capitanes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, que eran los segundos comandantes de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*, al estrecho de Juan de Fuca, por si los anteriores no hubiesen visto el pretendido paso, pero los futuros héroes de Trafalgar tampoco lo encontraron.

La escuadra Solano

En esta ocasión, la plana mayor de José Solano y Bote quedó formada por el brigadier José de Mazarredo como segundo jefe y Francisco de Borja como tercero; este último mandaba, a la sazón, la escuadra de evoluciones de aquel año (1790), con el capitán de navío Ignacio María de Álava como mayor general.

La escuadra salió a cruzar a Finisterre con órdenes de no agredir al comercio inglés si no había noticia de ataques británicos a nuestros intereses y, por supuesto, de observar cualquier movimiento de sus escuadras, que en breve podrían pasar a ser enemigas. Al firmarse el acuerdo regresaron a sus departamentos y la mayoría de los navíos quedaron desarmados.

Si nos hemos detenido en este episodio es porque, para la *Mercedes* supuso su estreno en formación de escuadra.

Tipo	Nombre	Construcción	P.	Comandante
Navío	<i>Conde de Regla</i>	La Habana, 1786	114	Br. Gabriel Guerra y Lorenzo de Mendoza
"	<i>San Carlos 6.º</i>	La Habana, 1765	94	Br. Sebastián Ruiz de Apodaca
"	<i>Rayo</i>	La Habana, 1749	80	CN Fernando Reynoso Mendoza y Varón de Chaves
"	<i>Astuto</i>	La Habana, 1758	64	CN Benito Lira Y Zúñiga
"	<i>San Ramón</i>	La Habana, 1775	68	Br. Pedro Aufrán. Procedente de ingeniero constructor
"	<i>Castilla 4.º</i>	Ferrol, 1780	74	CN José de Adorno y López
"	<i>San Pedro Alcántara 2.º</i>	La Habana, 1788	64	Br. Tomás Gómez de Gayangos
Fragata	<i>Santa Bárbara</i>	Guarnizo, 1768	34	CN Luis Vallabriga y de Rozas
"	<i>Santa Dorotea</i>	Ferrol, 1775	34	CF Juan Antonio Salinas y del Camino
"	<i>La Mercedes</i>	La Habana, 1789	40	CF Juan de Aguirre y Villalba
"	<i>N.ª S.ª del Rosario 2.ª</i>	Ferrol, 1770	34	CN Juan Vicente Yáñez y Mariño
Bergantín	<i>Vivo</i>	¿?	14	CF Nicolás Lobato
"	<i>Ardilla</i>	¿?	14	CF Alonso de Torres

Escuadra del departamento de Cádiz que pasó a integrarse en la del mando del teniente general marqués del Socorro

Evacuación de Orán

En 1790 falleció Mohamed III de Marruecos, aquel culto príncipe que había establecido con Jorge Juan²⁰ el Tratado de Paz y Comercio con la Corona de España. Su hijo Muley Yacíd quiso demostrar que la época de la ilustrada diplomacia estaba periclitada y ordenó sitiar Ceuta.

No inquietó demasiado la bravuconada, y se reaccionó con vigor, reforzando la guarnición y bloqueando la costa desde el apostadero de Algeciras para impedir que el enemigo se aprovisionase por vía marítima, al tiempo que se socorría a la plaza y se batía el campo moro.

En esas estaban cuando Orán sufrió un devastador terremoto durante la noche del 8 al 9 de octubre de 1790, con réplica el inmediato día 25. Los argelinos, viendo la ciudad arrasada, las tropas ocupadas en enterrar a los muertos y los hospitales saturados, se presentaron a tomarla, aunque la diezmada tropa española los contuvo. De Cartagena llegaron recursos, pero los argelinos redoblaron los esfuerzos. El comandante general de la Marina en Mazalquivir era el brigadier Francisco Javier Muñoz, el cual fue ascendido a jefe de escuadra (el 5 de octubre de 1791) por su brillante actuación en estas operaciones.

Poco antes de ese ascenso, a finales del verano de 1791, con Orán sitiado y en penosa situación, el dey de Argel envió emisarios para que tratásemos de su cesión y de la de su vecina Mazalquivir, ofreciéndonos ventajosos tratados comerciales. Floridablanca, agobiado con la situación de París, olvidándose de la seguridad en el Mediterráneo y «cometiendo error gravísimo inconcebible en hombre de Estado de sus dotes»²¹ aceptó la proposición.

Tomada la decisión, Valdés ordenó²² al marqués de Casa Tilly, capitán general de Cartagena, ejecutar las evacuaciones de Orán y Mazalquivir. Dada la mala salud de este último, su segundo, el teniente general Adrián Carlos Caudrón de Cantin y Tomasso, uno de los oficiales de Marina más *navegado* de esa época, exploró las necesidades de Muñoz para tal operación y, recibida la respuesta, dispuso los buques *marchantes* (mercantes) y los de guerra con una batería despejada de artillería, para dejar espacio a los efectos de transporte, y se ejecutó la operación sin novedad digna de mención.

La caída de Floridablanca. El bombardeo de Tánger de 1792

El 28 de febrero de 1792 caía Floridablanca, y un mes más tarde le relevaba el ya achacoso conde de Aranda. La carrera de Godoy se disparaba: duque en abril y *grande* en julio. Por otro lado, en agosto eran asaltadas las Tullerías, Luis XVI detenido y la máquina infernal de M. Guillotin se levantaba en la Concordia. Tras ese asalto palaciego, retiramos a nuestro embajador en París. El 20 de septiembre de 1792 el genio de Carnot, «el organizador de la victoria» que no estuvo en el campo de batalla, derrotaba en Valmy a los austro-prusianos. El 15 de noviembre cayó Aranda y llegó a la Secretaría de Estado Godoy, con veinticinco años y medio de edad, y, por si no tenía bastante, Carlos IV le envió inmediatamente el Toisón.

La Marina seguía sosteniendo un discreto esfuerzo en apoyo de Ceuta, mientras Francisco Javier Morales, comandante general del apostadero de Algeciras, disponía las operaciones de socorro. En agosto, el emperador de Marruecos, estimulado por nuestro abandono de

ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID

EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÍN IBARRA.

MDCCLXXXIII.

Ordenanzas generales de la armada naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar...

1793

De la imprenta de la viuda de Don J. Ibarra, Madrid.

<http://books.google.cat/books?id=L9BOAAAAYAAJ>.

Procedencia del original:

Biblioteca Pública de Nueva York.

Digitalizado el 21 de mayo de 2010.

Orán, reforzó sus fuerzas en rededor de la plaza, pretendiendo su ocupación, además de reclamar Melilla y los peñones. Por ello Morales montó una operación de castigo contra la bella Tánger, con escuadra sutil de dos fragatas, dos jabeques, una balandra, seis lanchas bombarderas y seis cañoneras²³.

El 6 de septiembre de 1792, la *Gaceta de Madrid* publicó: «El general Morales de los Ríos, Comandante General de los buques de guerra apostados en Algeciras, pasó (...) a bombardear á Tánger (...) el día 24 (agosto de 1792) arrojando a la Plaza 156 bombas de 14 pulgadas y 279 balas rasas; y sufriendo á consecuencia del fuego de las baterías de la Plaza algunos descalabros en los buques y varias bajas en las dotaciones, entre muertos y heridos». Por ello, Morales recibió: «(...) merced de título de Castilla, para sí, sus hijos y sucesores, con la denominación de Conde Morales de los Ríos, libre del servicio de lanzas y del derecho de media annata por su vida»²⁴.

A 1793²⁵

Hace ya treinta y un años dedicábamos un libro a 1793, porque fue entonces cuando: «(...) alcanzó la Marina su apogeo con 79 navíos, 54 fragatas y 156 menores en su lista. Y alcanzó su cumbre orgánica con las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, parte primera, sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar (...)».

Comprenderán, tras leer esta dedicatoria, la dureza de la caída desde la cima alcanzada hasta la sima pos-trafalgareña.

• La Convención declara la guerra a la Corona española (7 de mayo de 1793)

Tras lo de Nutka, Inglaterra buscó nuestra alianza y Floridablanca aceptó entablar conversaciones, sin llegar a acuerdo alguno. Con Godoy en el poder, se solicitó la libertad de Luis XVI a cambio de la neutralidad española, fracasando en el intento. El 20 de abril de 1792, Francia declaró la guerra a Austria, Prusia y Cerdeña. El 21 de enero de 1793 guillotinaron a Luis XVI, el 3 de febrero de 1793 Francia declaró la guerra a Inglaterra y Holanda. Entre el 4 de marzo de 1793 y el 5 de octubre de 1793 el Foreign Office logró firmar pactos defensivos y alianzas con Hannover, Rusia, Hesse, Cerdeña, España (Aranjuez, 25 de mayo de 1793), Nápoles, Austria, Prusia, Baden-Baden, Portugal y Darmstadt.

Previamente, también en Aranjuez (23 de marzo de 1793), se había firmado la llamada «contradecларación de guerra», relación de agravios pendientes con la República francesa, en la cual terminaba diciendo nuestro rey:

He expedido todas las órdenes convenientes a fin de detener, rechazar y acometer al enemigo por mar y por tierra, según las ocasiones se presenten, y he resuelto y mando que desde luego se publique en esta corte la guerra contra Francia, sus posesiones y habitantes y que se comuniquen a todas las partes de mis dominios las providencias que correspondan y conduzcan a la defensa de ellos y de mis vasallos y a la ofensa al enemigo. Tendráse entendido en el Consejo para su cumplimiento.

Godoy formó un consejo militar supremo que hizo los planes de la guerra que conocemos como del Rosellón. De esos planes, resumimos los navales:

- Escuadra del Mediterráneo: a cargo del teniente general Francisco de Borja, marqués de los Camachos. Misión: auxiliar a Cerdeña.
- Escuadra del Océano: a cargo del teniente general Juan de Lángara y Huarte. Misión: auxiliar al general Ricardos en sus operaciones, prolongando su ala derecha.
- Escuadra de América septentrional: a cargo del teniente general Gabriel Aristizábal y Espinosa. Misión: operar en las Antillas contra los establecimientos franceses y proteger a los propios.

Los hitos principales del calendario de la guerra durante 1793 fueron:

- 16 de abril: el general Ricardos comenzó a invadir el Rosellón;
- 6 de mayo: la escuadra Borja zarpa de Cartagena;
- 8 de agosto: ocupación de Tolón;
- 21 de diciembre: evacuación de la plaza anterior.

• Expedición a Cerdeña, ocupación de las islas de San Pedro y San Antioco

Por el parte de campaña de Francisco de Borja, publicado por la *Gaceta de Madrid* el 7 de junio de 1793, sabemos cómo se conquistaron dichas islas, donde las tropas francesas que las ocupaban se rindieron a discreción, consiguiéndose un botín considerable. Las islas fueron entregadas formalmente al virrey de Cerdeña al día siguiente de la ocupación, zarpando la escuadra para Barcelona con objeto de desembarcar a los prisioneros franceses. De allí siguió a las costas de Provenza para proteger a los ejércitos aliados que operaban en el Var. Una epidemia de tifus dio al traste con los planes y finalmente entró en Cartagena el 8 de julio de 1793.

• La escuadra Lángara y movimientos previos a la ocupación de Tolón

Juan de Lángara tomó en Cádiz el mando de una escuadra de 14 navíos, surgió en aguas del golfo de León el 1 de agosto de 1793 y fondeó con su capitana en Rosas, marchando al campamento del general Ricardos, donde ambos acordaron un plan. Enseguida se incorporaron a su escuadra otra de 4 navíos del mando de Gravina, y diversas fuerzas del departamento de Cartagena.

Ricardos solicitó a Lángara que bombardease el pueblo y puerto de Banyuls, con fuerzas sutiles apoyadas por el navío *San Julián*.

• Agosto-diciembre de 1793. Ocupación de Tolón

El 16 de julio de 1793 el almirante Hood, con una escuadra compuesta por 17 navíos, varias fragatas y menores, comenzó el bloqueo de Tolón.

Francia tenía entonces —entre las fuerzas de dicha base naval (17 navíos listos para salir a la mar, 4 en armamento, 9 en reparación y 1 en construcción) y las repartidas por Córcega, Túnez e Italia— 32 navíos, 27 fragatas y 16 corbetas.



El día 23 de agosto, a bordo del insignia de Hood, el famoso *Victory* que arboló la de Nelson en Trafalgar, los comisarios del Comité de Seguridad General del departamento de las Bocas del Ródano, enviaron una proclama a sus conciudadanos, explicándoles que, por haber sido diputados para tratar con las escuadras combinadas (las de Lángara y Hood), en virtud del voto de las secciones de Marsella:

(...) nos hemos reunido hoy en la escuadra mandada por el almirante Hood [ellos habían salido a buscar la de Lángara y se encontraron con Hood] (...) hemos sido acogidos satisfactoriamente y... deseando la vuelta al orden de nuestra patria, hemos encontrado la generosidad de la nación inglesa y las buenas disposiciones de Hood (...) es aún más esencial para el bienestar de nuestra patria, que Tolón y Marsella terminen la obra de salvación comenzada, rompiendo las afrentosas cadenas de la anarquía (...).

Con esta enviaban otra de Hood dirigida a las provincias del Mediodía de Francia, en la que hacía balance de las penalidades sufridas a causa de la Revolución y terminaba:

Sed explícitos y corro a vuestro socorro para romper la cadena que os aplasta y para ser el instrumento de largos años de bienestar que sucedan a los cuatro años de miseria y anarquía en los cuales vuestro desgraciado país ha sido envuelto. A bordo del H. M. S. *Victory* ante Tolón, el 23 agosto 1793. Firmado: Hood. Por orden del Almirante.
Firmado: John Mac Arthur.

Excusamos decir que lo que buscaba Hood era la destrucción de la fuerza organizada francesa. El día de esa firma, la situación general en Europa, conocida por el estado mayor de Hood, era la siguiente:

- Córcega en manos británicas;
- el Rosellón invadido por España;
- los vendeanos sitiaban Nantes;
- los ingleses sitiaban Dunkerque;
- los austriacos acababan de tomar Valenciennes;
- los prusianos habían invadido Alsacia;
- los austro-sardos se habían concentrado en los Alpes;
- 60 departamentos franceses sublevados contra París²⁶;
- la escuadra Lángara, en el Mediterráneo, lista a combinarse con la suya.

• **Conjunción y combinación de fuerzas ante Tolón**

El 22 de agosto de 1793 Lángara recibió un mensaje de Hood pidiéndole que le relevase ante Tolón, por tener que partir a hacer la aguada de su escuadra en puertos italianos.

El 26, inmediato siguiente, Lángara ofició a Ricardos diciéndole que a Hood «(...) se le presentaron comisarios de Marsella con amplios poderes para tratar de paz y, ayer mismo, otros de Tolón con igual objeto». Es decir, Hood interpretaba una rendición, no una alianza con los «realistas» del Midi. En consecuencia, Lángara tomó la decisión de enviar a Gravina

con una división de su escuadra para «auxiliar» a Hood. Federico creyó sinceramente que podía y debía montarse una acción combinada de amplio espectro, conducida por ambos almirantes en jefe en plano de igualdad. Lángara se convenció —o se dejó convencer por Gravina— de que debía ir a Tolón con toda su escuadra.

Ricardos aprobó la propuesta de Lángara y dispuso el embarque inmediato en la escuadra de 2000 hombres de los regimientos de Mallorca e Hibernia y, al comunicárselo a Godoy, decía: «La reflexión de que esta novedad (la ocupación de Tolón) pueda acelerar la paz general y de contado una diversión considerable que facilite las operaciones por esta parte y después la rendición de Collioure (...)».

Antes de entrar en Tolón, Lángara convino con Hood un acuerdo de cinco puntos que declaraban el celo a favor de la causa común y el deseo de apoderarse del arsenal, puerto, plaza y fortalezas de Tolón.

El día 29 se produjo la ocupación de la plaza. La escuadra española proporcionó 1000 hombres, mandados por el capitán de navío Antonio Estrada. Una vez conjuntadas con las del Ejército y combinadas con las inglesas, Gravina tomó el mando de todas ellas y el día 30 comenzaron los combates contra las francesas del general Carteaux.

El máximo número de efectivos españoles en Tolón fue de 4435 hombres. Los ingleses desembarcaron 1435. Nápoles contribuyó con 4332, Cerdeña con 1.594 y los «realistas» franceses con 1542. En total, 13.336 hombres.

Omitimos el relato de las operaciones en tierras; a partir del 1 de diciembre de 1793 los franceses comenzaron a ejercer una presión insoportable sobre la plaza, poniendo en juego decenas de baterías y acumulando alrededor sus mejores tropas. En el juego de esas baterías destacó un joven capitán de artillería, de nombre Bonaparte. Dugommier decidió atacar en pleno temporal de lluvia, pues el agua impediría, al mojar la pólvora, el fuego de la fusilería defensiva, y así embistió con coraje las defensas aliadas. Hood ordenó la retirada (eso sí, tras quemar el arsenal y la escuadra) y el reembarque de las fuerzas. Gracias a Lángara se embarcaron muchas familias tolonesas, decisión que imitó Hood cuando ya era demasiado tarde. El día 19 de diciembre de 1793 quedó Tolón en manos de La Convención y se desató la terrible masacre de *royalistes*.

Como un importante autor francés²⁷ escribió que los españoles no participamos en el incendio porque Hood no nos previno de ello, en su día investigamos este hecho y encontramos en el archivo de la Z. M. del Mediterráneo la relación de los marineros a los que se les libraron tres pagas de sus respectivos sueldos, por haber concurrido, a las órdenes de los oficiales comisionados, a incendiar el arsenal y buques de Tolón en la noche del 18 de diciembre de 1793²⁸.

La guerra del Rosellón continuó, la Armada siguió participando activamente y Gravina volvió a lucirse en el auxilio a Rosas, sufriendo los duros temporales invernales del golfo de León, hasta que muy maltrecha y desabastecida se fue concentrando en Cartagena.

• La escuadra Aristizábal en América

Por formar parte del plan de guerra que vimos más arriba, relataremos con brevedad las acciones emprendidas por Gabriel de Aristizábal.

Aristizábal salió de Cádiz (11 de junio de 1793) con 6 navíos y 2 fragatas, convoyando 20 mercantes para la América septentrional. En La Habana y en Veracruz incorporó otros 5 navíos y otras tantas fragatas, además de 9 bergantines, contando en su escuadra con 1144 cañones. Con ella tenía que:

- proteger nuestras líneas marítimas de comunicaciones en aquellos mares,
- conducir en seguridad a España los fondos que enviaban los virreinos,
- hostilizar el Guárico (Haití), o sea la parte francesa de Santo Domingo.

La escuadra tocó en La Guaira, embarcó tropas y salió para Santo Domingo, donde los transbordó a unos mercantes. Regresó a Puerto Cabello, donde se declaró la fiebre amarilla²⁹, falleciendo 1173 hombres de sus dotaciones, entre los cuales había 30 oficiales. Cuando pudo recuperarse de las calamidades y de los *baguios*, que tampoco faltaron, salió para Santo Domingo y Puerto Rico, escoltando un convoy para La Guaira. El 3 de enero de 1794 salió para el Guárico, bloqueó Fort Dauphin³⁰ con tres navíos, una fragata y varios menores, y, dividiendo sus fuerzas, consiguió la sorpresa total ante tal fuerte, que se rindió en la madrugada del 28 de enero sin necesidad de tirar un solo cañonazo. Al día siguiente se entró en la plaza. Se tomaron 1031 prisioneros, 38 cañones, 3 morteros y gran cantidad de municiones, que fueron trasladados a La Habana. Libre de enemigos, la escuadra se dedicó a diversas faenas de transporte.

Las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793

En 1784 Valdés ordenó, al jefe de escuadra José de Mazarredo, redactar nueva recopilación de las Ordenanzas. Entonces estaban en vigor las de 1748. Mazarredo aceptó el encargo, aunque sus «especialidades» fuesen la táctica, la construcción naval y la astronomía, y «(...) su pasión el mando, para el que se preparaba por si algún día pudiera caberle este honor, del que dependiera el bien del país: don José había nacido para mandar, no para legislar»³¹. Mazarredo formó una mini-junta con el capitán de navío Antonio de Escaño, que se encargó del Tratado 3.º, *Del cargo y obligaciones del Comandante de un baxel, y de las de sus Oficiales de Guerra, Mayores y de Mar y cargo de todas clases*. «En él se retrató Escaño sin saberlo, y dejó a la posteridad el prototipo más acabado de un Comandante de bajel... Dichosa mil veces nuestra patria cuando ostente cien copias idénticas de original tan inestimable»³². La presidencia de la Real Academia de la Historia, que ostentaba Vargas cuando escribió este comentario, bastaría para avalarlo, pero, por si fuese poco, otros autores han llegado a decir que este tratado es la mejor pieza de literatura militar de todo el XVIII europeo. El oficial de contaduría del Cuerpo del Ministerio Antonio Ruiz fue escogido por Mazarredo como secretario.

Mazarredo elevó a Valdés su trabajo el día 20 de febrero de 1792 con un escrito en el que explica el alcance, la filosofía y la magnitud del trabajo abordado. Tras algunas vicisitudes que no son del caso, los últimos artículos de estas ordenanzas fueron derogados nada menos que en 1960...

La paz de Basilea. El abandono de Santo Domingo. Los restos de Colón

Con los revolucionarios a las puertas de Miranda del Ebro, Godoy decidió adelantarse a los aliados en los intentos de conseguir la paz, animado por los éxitos alcanzados en el Caribe, incluso concibió volver a «pactar familiarmente» con los asesinos de *la Familia*. Como dice el profesor Comellas³³, el embajador británico en Madrid supo vaticinar que a la paz con Francia seguiría la alianza con ella y, enseguida, la guerra contra el Reino Unido.

La paz se firmó en Basilea el día 22 de julio de 1795, año de crisis económica terrible que provocó la sublevación en Ferrol de la maestranza del arsenal, a la que el Estado adeudaba bastantes pagas. Para recuperar lo que habíamos perdido en la Península, se entregó a Francia el escenario del señalado triunfo naval español: la isla de Santo Domingo.

Tras esa firma, Godoy acordó ascender un grado a casi todo el escalafón de Marina³⁴, ascendiendo él mismo a capitán general de los Ejércitos y recibiendo el título de Príncipe de la Paz, título exclusivo, hasta entonces, de los herederos de la Corona.

Gabriel Aristizábal, que continuaba al mando de las fuerzas navales de las Antillas, Caribe y Seno Mejicano, entró en Santo Domingo (8 de diciembre de 1795) para evacuar a Cuba a las autoridades, corporaciones y establecimientos españoles, y a 5000 habitantes insulares que no quisieron abandonar a su rey. Además, ordenó otra evacuación que mueve todavía gran polémica en la actual República Dominicana; se trata, por supuesto, de la de los restos del almirante Cristóbal Colón Fontanarrossa³⁵, que embarcaron en el bergantín *Descubridor* para posteriormente ser enterrados en la catedral de La Habana. El genial *descubridor* no descansaría para siempre en aquella linda isla, pues en 1898 sus restos regresarán a Sevilla, en cuya catedral descansan hoy en día.

La conspiración de Malaspina y la dimisión de Valdés

Eric Beerman³⁶ ha explicado con claridad este *affaire*. Lo resumiremos. Alejandro decidió elevar a la consideración de Valdés y del mismísimo Godoy, una memoria titulada *Reflexiones relativas a la paz de España con Francia*, en la que abogaba por la paz con los galos y la alianza con ellos contra la Gran Bretaña. Es decir, se metía en política con evidente ingenuidad, seguramente motivado por los anhelos emancipacionistas constatados durante su larga estancia en América, los cuales achacaba a la pésima administración de Godoy.

La ira celosa de la reina María Luisa, provocada por los amores del apuesto valido con Pepita Tudó, agravada por la solicitud de Godoy de ser relevado, tras la firma de la paz de Basilea, indujo a su majestad a establecer un plan para el reemplazo y destierro de su apuesto exteniente de la Guardia de Corps. Para ejecutarlo contó con la marquesa de Matallana y con Malaspina. Este último quiso hacer llegar al rey un escrito proponiendo el relevo del valido y su necesidad de reemplazarlo por el duque de Alba, debido a la corrupción galopante del país y para «salvar la vida a SS. MM.», no les fuese a pasar lo mismo que a Luis Capeto y a María Antonieta. Alejandro lo entregó ingenuamente a doña María Frías y Pizarro de Pizarro (la Pizarro), en la que confió plenamente, para que ella (sin él suponerlo «... finísima, amante, y reconocida esclava...» de Godoy³⁷) a su vez lo pusiese en las manos de la reina y del confesor del rey, y así llegase a este último. La

Pizarro, traicionándolo, lo puso en las del mismísimo Godoy. Así fue a parar el «asunto» a un proceso de Estado, del que salió Malaspina para el castillo de San Antón de A Coruña, en el que pasó seis años.

Lo penosísimo para la Real Armada fue que el bailío frey Antonio Valdés, previendo el escándalo que se avecinaba, solicitó la dimisión. El rey la aceptó y, por lo satisfecho que estaba con su desempeño ministerial, ordenó conservarle «(...) los honores de ministro y plaza de consejero de Estado, y añadiéndole de sueldo por entero de este empleo, y de capitán general de mi Real Armada». Fue relevado por un incompetente ministro del que enseguida nos ocuparemos.

El ministerio de Benito Sánchez Varela de Ulloa y Sánchez Noguero³⁸

Fue bastante más largo su nombre que el tiempo que duró en la secretaría, apenas 11 meses y 11 días, lo cual fue inusual en el XVIII y totalmente normal en el XIX.

Benito había sido intendente de provincias y ocupaba el cargo de secretario del Consejo de Guerra cuando recibió este nombramiento³⁹, es decir que trabajaba para el Ejército.

Su antecesor en el cargo, Valdés, en las *Reflexiones...*⁴⁰ que Carlos IV le pidió sobre la organización de la Armada, dijo:

El origen de la decadencia de la Armada, que estuvo tan aumentada y brillante como es notorio, hasta el año de 1795, tuvo principio en el equivocado concepto que se tenía formado el ministro que entró a gobernarla en fin del propio año, porque ignorando su gobierno interior y lo que se necesita para sostener en buen pie una Marina militar y preocupado en las voces generales, sin tratar de discernir la verdad, solo le llevo la idea de que era muy costoso y trató de ahorrar a costa de destruirla, como sucedió, pues descuidando los acopios de pertrechos y las carenas y construcción de buques, para no gastar, consiguió aminorar considerablemente el número de bajeles y dejar los que quedaban faltos de lo necesario para su armamento, sin lograr con esto el objeto de economía que se propuso, pues en el año 1796 y siguientes, ha gastado más la Marina que en el ya citado de 1795 y los anteriores, como es fácil acreditarlo.

Conocida pues la equivocación que se padeció en la elección de aquel ministro cuyas providencias fueron tan ruinosas, se pensó remediarlo... sustituyéndolo con don Juan de Lángara.

Pero no solamente el bailío, que era juez y parte, fue cruel con su sucesor. Vargas y Ponce, que escribía desde su sillón presidencial de la Real de la Historia y era consciente de la importancia de sus escritos para la posteridad, dice: «Cayó Valdés... y un enemigo mortal suyo trepó a la silla... el ignorante sucesor... bajo cualquier aspecto incapaz de remplazarle (...) desatendió lo esencial; no puso remedio activo al exterminio de la marinería vida y sangre del cuerpo de la Armada»⁴¹. Vargas escribía «a posteriori», tras Trafalgar, y sabía muy bien lo que decía.

Transcurrido solamente un año en el que Varela «... introdujo el desorden en la Administración por el espíritu de innovación que siempre hubo en España, de deshacer el entrante lo que había hecho el saliente fuese bueno o malo... marcó desastroso su mando con el desorden y desconcierto en nuestros arsenales, bases principales de la buena organización de la Marina»⁴², el propio Godoy comprendió la torpeza de su nombramiento y lo cesó el 28 de octubre de 1796, relevándolo con Juan de Lángara. Desgraciadamente Lángara llegaba algo viejo (61 años), apático y cansado.

La alianza con la República⁴³

En cuanto a calamidades políticas, la más gorda que le tocó vivir a Varela durante su ministerio fue, sin duda, la del cambio de alianza. A las indecorosas negociaciones con la República francesa, que había ordenado entablar el Príncipe de la Paz, siguieron la paz de Basilea y el tratado de San Ildefonso (18 de agosto de 1796) entre su majestad católica y los representantes de los que habían guillotinado a su majestad cristianísima: «(...) tratado funesto por el que la nación descendió al abismo de que no ha vuelto a salir, perdida su Armada, arruinada su hacienda, anulado su comercio». Ya teníamos nuevo «pacto de familia» y, tras haber contribuido a destrozarse el poder naval francés en Tolón, pasábamos a enemistarnos con quien lo había acrecentado. Verdaderamente increíble.

El tratado afectaba a la Marina en el punto siguiente:

En el término de tres meses (...) la Potencia requerida tendría prontos y á disposición de la Potencia demandante 15 navíos de línea, tres de ellos de tres puentes ó de 80 cañones, y doce de 70 á 72; Seis fragatas de una fuerza correspondiente, y cuatro corbetas ó buques ligeros, todos equipados, armados, provistos de víveres y de aparejos para un año. La Potencia requerida reuniría estas fuerzas navales en el puerto de sus dominios que hubiese señalado la Potencia demandante (...) Siendo la Inglaterra la única Potencia de quien la España ha recibido agravios directos, la presente alianza sólo tendrá efecto contra ella en la guerra actual, y la España permanecerá neutral respecto a las demás potencias que están en guerra con la República⁴⁵.

Mazarredo, al mando de la escuadra del Mediterráneo

Un año más tarde del abandono de Tolón, el 27 de diciembre de 1794, el teniente general Joseph de Mazarredo fue designado para mandar la escuadra del Mediterráneo, mientras que Juan de Lángara y Huarte añadía al mando de la escuadra del Océano la Capitanía General del departamento de Cádiz y su aneja Dirección General de la Real Armada. Mazarredo izó su insignia en el *Purísima Concepción* en Cádiz (1 de febrero de 1795), con el que salió para Mahón el día 3 de julio de 1795 para adquirir noticias sobre el despliegue de su escuadra. Cuando recibió la noticia de la reciente firma en Basilea del tratado de paz (22 de julio de 1795) con la República francesa, y careciendo de víveres para su escuadra, decidió dirigirse a Cartagena, contradiciendo las intenciones ministeriales, que indicaban Mahón como base para la invernada, lo cual era una solemne tontería debido a que el arsenal menorquín carecía de todo lo que necesitaban sus buques para recuperarse de la larga campaña provenzal.

Don Joseph se llevó consigo una plana mayor de su entera confianza, compuesta por un grupo de oficiales punteros: brigadier Antonio de Escaño, mayor general; CF José Espinosa y Tello, primer ayudante de mayoría; TN José de Vargas y Ponce, ayudante secretario del general; AN Pedro de Palacio Santibáñez; AF José Coronas y Alberola, y Pedro Belomo, cirujano.

El ayudante secretario nos ha dejado esta instantánea del estado en que se encontraba la escuadra cuando Joseph se hizo cargo de ella:

¡Pero qué escuadra Santo Dios! La habitual apatía del que se la entregó [supongo que el ayudante secretario se refiere al propietario Lángara y no al interino Gravina], la falta de medios y de fervor en el servicio de los subalternos, los ningunos socorros de la Corte, todo, todo la constituía en el estado más deplorable: Escuadra de mera apariencia, escuadra sólo en nombre, y fácil triunfo a cualquier enemigo⁴⁶...

Según el mismo Vargas, presentía la próxima y forzosa guerra con otra potencia marítima, opinión también de sus colaboradores. Insistimos: si Godoy iba a cambiar de política, ¿por qué se colaboró en la destrucción de Tolón? Si bien hemos leído: «(...) la escuadra española que había colaborado tan poco con Hood en Tolón»⁴⁷.

Mazarredo, a la vista de la situación deplorable de su escuadra, escribió hasta dieciséis informes acuciando al ministro, primero a Valdés y después a Varela, para que remediase sus carencias y le ayudase a poner sus fuerzas en estado de combatir a las inglesas. Y Varela, ¡caso omiso!, del decir castizo.

Con todo, Mazarredo, apoyándose en Escaño, comenzó a poner en práctica la doctrina orgánica vertida en sus recientes ordenanzas, buscando la disciplina de sus comandantes y dotaciones, es decir la «perfecta observancia de la doctrina», como también ha descrito Vargas y Ponce⁴⁸. Cuando estaba en estas faenas orgánicas, recuperando el tono de su escuadra y tratando de conseguir marinería capaz, que era el problema más acuciante, constató que Varela no hacía nada por mejorar la situación, ya que ni siquiera contestaba sus escritos, por lo que resolvió *puentearlo* oficiando directamente a Godoy el 13 de junio de 1796:

... la Marina es el elemento principal del poderío español e imprescindible para fomentarlo y conservarlo, por lo que el Gobierno debería prestarle atención preferente. Fortaleza ambulante del poder [preciosa definición de poder naval], provisto con ella racionalmente cada punto de tan vasta monarquía se amparan todas por extraordinario, de modo que el enemigo natural no las puede invadir.

Un siglo más tarde Mahan coincidía con Mazarredo: «... mientras que el no menos extenso imperio colonial de España, á causa de su debilidad marítima, no sirvió más que para ofrecer muchos puntos vulnerables para daños y vejaciones»⁴⁹.

Esa carta del día de San Antonio mereció solamente un escueto acuse de recibo, reconociendo el celo y talento del autor. Mazarredo, desesperado con la falta de recursos, volvió a dirigirse a Godoy pidiéndole permiso para escribir lo que bautizó como su:

Testamento marineró (...) y para esto sería más ventajoso me restituyese á mi casa de Madrid. V. E. ha visto la franqueza con que tengo expuesta mi imposibilidad de constituirme responsable para buen éxito del mando; y supuesto un caso próximo de guerra [sin entrar ahora en juicios políticos sobre ella] si el Rey determinase absolutamente que yo hubiese de mandar (...) suplicaría a S. M. que antes me permitiese (...) poner en su alta comprensión por el conducto de V. E. vocalmente y por escrito (...) cuanto concibo (...).

Finalizaba proponiendo a Antonio de Escaño para relevarle en caso de que su majestad lo considerase oportuno⁵⁰ e informaba sobre la nulidad de otros almirantes para esas funciones. Por tanto proponía informar directamente al rey, lo más opuesto posible al deseo de Godoy, que pretendía mantener a su majestad sumido en la ignorancia. Por tanto, el valido le contestó que si su ánimo era el de escribir y creía que en la guerra serían inferiores las ventajas que produciría al Estado mandando la escuadra, podía representar al rey. Entonces el Bilbaíno formalizó su dimisión y lanzó su última profecía:

Es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es solo una sombra de fuerza muy inferior á la que aparenta, y que se acabará de desvanecer á la primera campaña. Vengan a mí los que por lisonja⁵¹ opinen en contrario; hagan descripción de lo que es un bajel de guerra, de lo que es una escuadra, de lo que es una marina militar, y yo formularé la mía.

El Príncipe descansó con esa dimisión, y para relevarle no atendió su sabio consejo de designar a Escaño. Escogió a Morales de los Ríos para la escuadra del Mediterráneo y a José de Córdoba para la del Océano, debido a que Lángara había salido para Madrid a tomar la Secretaría que dejó vacante Varela. Como dice Pavía en la biografía de Mazarredo, estos nombramientos costarían «lágrimas de sangre».

Para rematar la faena a Mazarredo, que fue acusado de loco ante su majestad, no se le dejó venir a la corte y fue desterrado a Ferrol por el horrendo delito de decir la verdad.

Las mejoras en la construcción naval introducidas por Julián Martín de Retamosa

Algunos autores han bautizado como cuarto y último sistema de construcción naval en madera español al que se utilizó en Ferrol para construir el *Montañés 1.º*, el *Neptuno 3.º* y el *Argonauta*. Coincidimos más con la tesis de Rosa María Berea⁵², que califica a esta serie como la segunda fase del sistema de Romero Landa mejorado por Retamosa, que consiguió los mejores navíos de su tiempo. Julián Retamosa aumentó la altura de las baterías y afinó las formas de la carena, con lo que aumentó la velocidad y las cualidades maniobreras.

De nuevo en guerra con la Gran Bretaña. Despliegue

Los agentes del Foreign Office, por una vez en la inopia, enfrascados como estaban en el seguimiento de lo que se trataba en Basilea, no se enteraron hasta el 5 de octubre de 1796 en que el Gobierno español la publicó, de la «Declaración de guerra y exposición de

motivos que la fundaba». Eso permitió establecer, cómodamente y sin bajas previas, un plan para prevenir las vulnerables colonias, consistente en el despliegue siguiente:

- **Escuadra Álava, a Filipinas:** Formada por los navíos Europa, Montañés y San Pedro Apóstol y las fragatas Fama y Pilar. Salió de Cádiz el 30 de noviembre de 1795, montó el cabo de Hornos, hizo escalas en Valparaíso y el Callao de Lima, siguió a las Marianas y llegó a Cavite sin novedad. Una vez allí, protegió Manila del ataque que estaban preparando los ingleses y fundó el apostadero naval de Cavite. Permaneció allí hasta 1803, efectuando diversas operaciones de guerra, algunas en combinación con los franceses.
- **Escuadra del marqués del Socorro, a América septentrional:** En principio compuesta por 7 navíos y 4 fragatas. Una vez en América, se le incorporaría la escuadra Aristizábal y la división de Ruiz de Apodaca. Zarpó de Cádiz en agosto de 1796 y destruyó los establecimientos ingleses de Bull y Chateaux, en Terranova, arrasó las islas de San Pedro y Miquelón, y quemó y echó a pique más de cien mercantes británicos. Con sólo cuatro navíos, regresó a España y, para burlar el bloqueo inglés, entró en la ría de Vigo.
- **Escuadra Aristizábal, permanecería en las Antillas:** Ya vimos, anteriormente, su actuación.
- **Escuadra Lángara, en el Océano (aunque pasó enseguida al Mediterráneo):** Formada por 15 navíos, 12 fragatas, 2 corbetas y 2 bergantines. Antes de la declaración de guerra a Inglaterra salió de Cádiz, unida a la del marqués del Socorro, escoltando a la francesa del contralmirante Richery, compuesta por 7 navíos y 6 fragatas, que se dirigía a asolar las pesquerías inglesas del banco de Terranova. Una vez franqueados los puntos de vigilancia habituales de la Marina inglesa, regresó a Cádiz, dejando a Richery con el marqués del Socorro. De Cádiz zarpó para el Mediterráneo, antes también de conocerse la declaración de guerra, pero ya con la noticia de que su majestad británica había ordenado arrestar toda embarcación española que se hallase en sus aguas. Apresó un transporte y un bergantín del convoy que escoltaba el contralmirante Mann; el resto pudo zafarse y entrar en Gibraltar. En cabo Tiñoso incorporó 7 navíos de Cartagena, quedando con 26 navíos y 10 fragatas, fuerza con la que sorprendió a Jervis, fondeado en Santa Florentina (Córcega) con 15 navíos que estaban embarcando fuerzas expedicionarias inglesas⁵⁵. El «apático» Lángara no atacó en circunstancias tan favorables, lo que se pagaría carísimo cuatro meses más tarde en San Vicente. En vez de eso, y malogrando la sorpresa, se fue al Tolón, que había contribuido a quemar. Allí se le incorporó el tristemente célebre Villeneuve, al que acompañó al Atlántico para que entrase en Brest sin novedad. La conjunción de las escuadras francesa y española sirvió para despejar el Mediterráneo occidental de fuerzas navales inglesas, quedando algunos buques sueltos con la misión de informar sobre nuestros movimientos. Se recuperó Córcega, y lo que allí tenían los ingleses fue evacuado a la isla de Elba, quizás para ir preparando principesca morada a Napoleón. Mientras ocurría lo anterior, se envió a Cádiz a Mazarredo para que se hiciese cargo

de los navíos que allí quedaban, y al nombrársele relevo de Morales se fue al Mediterráneo, como veremos.

- **División Ruiz de Apodaca, a la América central:** Su desgraciada actuación, dos días más tarde de San Vicente, la veremos en el próximo capítulo.
- **Escuadra Morales de los Ríos, al Mediterráneo:** 11 navíos y 11 fragatas.

El total de estas agrupaciones tácticas suponía 46 navíos de línea, 52 fragatas y 20 bergantines; en suma, 118 buques de guerra. Con esos planes comenzábamos la guerra de muy mal cariz.

La caída de Varela y la llegada de Lángara a la Secretaría

Los esfuerzos de Mazarredo por informar sobre el desastroso estado de la escuadra terminaron por convencer a Godoy de la ineficacia de Varela en Marina. El 19 de octubre de 1796, cuando llevábamos catorce días en guerra contra la Gran Bretaña, lo pasó a Hacienda, y para relevarlo en Marina designó a Juan de Lángara, el cual tardó bastante tiempo en recibir la comunicación oficial de su nombramiento. El 20 de diciembre de 1796 entregó el mando de la escuadra a José de Córdoba en Cartagena y debió presentarse en Madrid cerca del fin de año. Varela continuó encargándose de los asuntos de la Secretaría de Marina hasta esa fecha.

Síntomas de enfermedad mortal

Lángara no tomaba la Secretaría con ignorancia de lo que acontecía. Recién arriada su insignia llegaba a Madrid desde la mar y sabía que no eran simples *jaquecas* los síntomas de que adolecía la Marina. La particular exploración de Mazarredo había diagnosticado un *cáncer*, tras haber palpado los *tumores* que presagiaban la grave enfermedad:

La *Mahonesa* fue rendida en aguas del cabo de Gata el día 13 de octubre de 1796 por la inglesa *Terpsichore*, de 40 cañones. La combatividad de la marinería española fue vergonzosamente escasa: los oficiales no consiguieron mantenerlos en sus puestos de zafarrancho de combate. La *Mahonesa* entró apresada y destrozada en Gibraltar, con 21 muertos y 26 heridos. El inglés sufrió cuatro heridos. El correspondiente consejo de guerra condenó a su comandante, capitán de fragata Ayalde, que se portó valerosamente en el combate, y el rey le rebajó la pena a servir seis meses en el navío insignia, despojado de empleo y sueldo. Lo del sueldo debía de ser pena muy leve, pues el atraso en las pagas era tremendo. De cualquier forma, don Tomás ascendió a brigadier por méritos contraídos en el combate de Trafalgar, llegó a ser teniente general de la Real Armada y falleció siendo capitán general del departamento de Cádiz en 1836.

En descargo del comandante, y de todos los que se estaban jugando la vida por su patria y por su rey, hay que recordar la angustiada y denunciada carencia del «recurso de personal de marinería». La matrícula arrojó un saldo de 53.147 marineros en 1787, cuando necesitábamos 89.350 para las dotaciones (en 1798 esta última cifra había subido a 98.650). El déficit de 36.200 trató de suplirse con tropa de infantería, con levas forzosas de vagos y maleantes, y «vacando los presidios por las escotillas mayores de los navíos»⁵⁶, en feliz frase de Salas. ¿Cómo iban a ser duros los consejos de guerra sabiendo lo que se había entregado a los

comandantes para mantener incólume el honor de las armas del rey? Además, se carecía de dinero para mantenerlos y adiestrarlos en la mar, los armamentos se hacían a lo justo y se salía con la gente nueva sin apenas tiempo de darles una escuela de cañón.

El bergantín *Corso*, del mando del teniente de navío Antonio Bácaro y Valcárcel, fue cañoneado el 2 de diciembre de 1796 en aguas de la Riviera genovesa por la misma fragata inglesa *Terpsichore*⁵⁷, que, tras echarle abajo velacho y juanetes, lo tomó al abordaje al segundo intento. El consejo de guerra que juzgó al comandante no solamente lo absolvió sino que incluso declaró que su actuación no debía perjudicar a su reputación y carrera. Efectivamente, cuando falleció el 4 de noviembre de 1833 era jefe de escuadra.

• La división del mando del capitán de fragata Miguel Gastón y Navarrete

Compuesta por las fragatas *Santa Matilde*, que venía mandada por el mismo Gastón, y la *Santa Sabina*, del mando de Jacobo Stuart y Cagigal, se encontró el día 19 del mismo mes y año de la acción anterior, con la inglesa *Minerva*, de 42 cañones, y la *Blanche*, de 32, división que iba mandada por el mismísimo comodoro Horacio Nelson⁵⁸, insignia en la primera. La división de Nelson se dirigía a la isla de Elba para evacuar tropas que habían llegado procedentes de Córcega. La fragata de Gastón se dedicó a la *Blanche* y la *Santa Sabina* entabló combate con la insignia de Nelson, es decir, se equilibraron los portes.

El combate de la *Sabina* duró tres horas, quedando desarbolada del palo de mesana y con los otros dos muy dañados; sufrió 2 muertos y 48 heridos a bordo, y se rindió a Nelson, que tenía a su vez 7 muertos y 33 heridos. Las seis carronadas instaladas en la fragata inglesa fueron decisivas⁵⁹. Pero, por una vez, la suerte se alió con España.

Con la *Sabina* a remolque de la *Minerva*, y dotación de presa inglesa marinándola, Nelson avistó a la *Matilde*, que se había zafado de la *Blanche*; largó, pues, el remolque de la *Sabina* y comenzó a combatir a la recién llegada. Aparecieron entonces el *Príncipe de Asturias*, la fragata *Ceres* y la *Perla*, que al amanecer del día 20 formaron con la *Matilde* línea de combate contra la división inglesa. Esta última se batió en retirada, sufriendo diez muertos más. La *Sabina*, remolcada por la *Matilde*, entró a reparar en Cartagena.

Si bien se puede calificar este encuentro de victorioso —caso contrario las dos fragatas españolas hubiesen sido con toda seguridad apresadas—, Nelson escapó con las dos suyas de fuerzas españolas muy superiores y, a su regreso al Atlántico, proporcionará a Jervis datos muy valiosos.

• El bergantín (también denominado cazamar)⁶⁰ *San León*

El alférez de navío José Vázquez de Figueroa, andando el tiempo uno de los más honrados ministros de Marina de nuestra historia, fue perseguido por nuestra conocida *Terpsicore* — la musa de la danza no paraba de bailar— por lo que fondeó en la rada de la Bordiguera, también de la Riviera genovesa, y se apoderó por la fuerza de una batería que la defendía, guarneciéndola con su gente. A 2000 horas, cuando la *Terpsicore* se acercó para apresarlo, la rechazó con bravura, como hizo más tarde con los botes de la fragata que intentaban

abordarle, al no poder hacerlo ella misma debido al poco fondo en que se hallaba el *San León*. A esos botes les aplicó la conocida medicina de la época, «Pólvora poca y metralla hasta la boca», por ello sufrieron 10 muertos y 20 heridos. Luego se escapó a Mónaco y de allí a Barcelona, a donde llegó sin novedad; un pequeño rayo de esperanza en la galopante enfermedad que minaba a la Marina.

• El *San Francisco de Asís*. ¿Espejismo de eficacia?

El capitán de navío Ildefonso Torres-Guerra, comandante del *San Francisco de Asís* a principios del 1797, estaba curtido en casi todos los mares del mundo. El 20 de enero de 1797 se encontraba fondeado en el placer de Rota cuando saltó un levante muy duro que hizo garrear al navío, por lo que picó cables y, dando vela, salió a alta mar. El 25 de enero al amanecer, en situación 270 Cádiz 31', avistó cuatro buques que resultaron ser ingleses (dos fragatas de 40 cañones, una de 34 y una corbeta de 26 a 28 cañones). A la una del mediodía el comandante español afirmó el pabellón y «se preparó para una gloriosa acción». El primer combate duró hasta las cuatro de la tarde, «con tanto acierto, tan vivo y sin confusión, que no quedó duda a los enemigos era temeraria su empresa». Se batió primero contra una de las fragatas de 40 y contra la corbeta —esta última se acercó mucho e incomodaba con la metralla— y, enseguida, con la insignia, que «amolló su popa [arribó hasta poner su popa al viento], rendida la verga de mesana y con otras averías». Tras ello le rindió el mastelero de velacho a la tercera fragata, resultando todas con tantos descalabros que el jefe de la división no volvió a ponerse a tiro. «A las cuatro de la tarde se pusieron en facha fuera del tiro de cañón y consultaron entre sí, echando un bote al agua que transitaba de una á otra de las fragatas; a las cuatro y media volvieron al combate, que continuó hasta las cinco que se separaron por segunda vez...⁶¹».

Los ingleses calcularon, y se equivocaron, que el *San Francisco de Asís* vararía en la costa entre Ayamonte y Huelva, pero Torres viró, tomando la vuelta de Cádiz y ofreciéndose a combatir por sus dos bandas, por lo cual, viendo su determinación, aprovecharon la noche para retirarse de la escena de la acción.

El *San Francisco de Asís* sufrió balazos en la verga mayor, otros a flor de agua y diversas averías en la jarcia y el velamen. Además perdió dos hombres y tuvo doce heridos. Firmó su parte de campaña⁶², rogando al capitán general accidental de Cádiz «... que si considera esta acción digna de la soberana inteligencia de S. M., se sirva elevarla a los pies del trono...». Y tanto que el trono la consideró digna, pues enseguida le concedió la encomienda del Corral de Caracuel en la orden de Alcántara, donde se cruzó ese mismo año, que rentaba anualmente 15.800 reales de vellón.

Debido a este combate, el *San Francisco de Asís* se ahorró estar presente en San Vicente, aunque, tras dicho combate, salió a la mar formando en la división del jefe de escuadra Domingo de Nava para socorrer al *Santísima Trinidad* y traerlo en seguridad a Cádiz.

El desastre del 14 de febrero

La escuadra inglesa del almirante Jervis, famoso entre los de su clase por exigente y duro, permanecía en «su base» de Lisboa desde su salida del Mediterráneo, cuando Lángara, en septiembre del año anterior, no queriendo meterse en camisas de once varas, optó por el



«laissez faire, laissez passer», antes de ser relevado por José de Córdoba. El 5 de febrero de 1797 recibió como refuerzo la división del contralmirante Parker, compuesta por dos navíos de 98 cañones y tres de 74, que sumó a los diez navíos, cuatro fragatas y tres menores con que contaba hasta entonces. Durante los quince meses que llevaba al frente de su escuadra, Jervis había efectuado constantes ejercicios de adiestramiento, tanto de evoluciones como de tiro. En contra tendría una escuadra falta de 4000 hombres, y, de los existentes, solamente el treinta por ciento procedía de la matrícula de mar. Mucho mejor hubiese sido desarmar cuatro o cinco navíos y dotar mejor los que quedasen. Inexplicablemente, prefirieron salir, o el Gobierno les forzó a ello, con diezmadas dotaciones, como si el inglés se fuese a espantar del número.

• Movimientos previos al combate

Córdoba salió de Cartagena el día 1 de febrero de 1797, sin información precisa sobre el enemigo. Nuestro Gobierno no estaba informado sobre el refuerzo recibido por Jervis en Lisboa y, suponiendo que no habría encuentro con el enemigo, hizo salir a toda prisa de Cartagena a José de Córdoba con la misión de llevar lanchas cañoneras y varios navíos a Algeciras, para formar el apostadero de aquella bahía y escoltar desde Málaga hasta Cádiz un convoy mercante; algunos de sus buques, incluso, iban cargados de azúcares para su remisión a América.

No aprovechó nuestro almirante para mantener una rígida línea de combate y adiestrar en evoluciones a sus comandantes y a sus bishoñas dotaciones —de las que todos los autores ingleses consultados reconocen su escasez y falta de preparación—, y se dedicó a dar caza al tráfico enemigo haciendo cuatro presas.

Cumplió el cometido algecireño, pasó el Estrecho y despachó a Cádiz el convoy, en donde entró sin novedad. Él se quedó fuera, cargado de preocupaciones meteorológicas, esperando que saltase de un momento a otro un vendaval del sur; tuvo tiempo de sobra de entrar en la bahía gaditana (la prueba es que el convoy entró sin dificultad), pero, en vez de eso, se dejó llevar por el levante más allá del meridiano de San Vicente.

Más arriba indicamos cómo Nelson, cuando se zafó de la persecución de nuestros buques, regresó al Atlántico y, al incorporarse a Jervis, le informó sobre el desorden y descuido en que navegaba la escuadra española.

Jervis formó la suya en dos columnas, dispuso la exploración de fragatas por su proa, y exhortó a sus comandantes para que conservasen sus puestos en la formación, incluso por la noche, sin relajo alguno. En la madrugada del 14 de febrero montó San Vicente y continuó gobernando al sur del mundo, como por entonces se decía.

• El combate (en un breve compendio)

La escuadra Córdoba, fuerte, con 27 navíos de línea, 8 fragatas y 5 menores, navegando al sur del cabo San Vicente el día 14 de febrero de 1797, sin estar dispuesta a son de guerra, como debiera, fue «sorprendida» por la del almirante inglés Jervis, de 15 navíos y 4 fragatas, que sí estaba preparada para entrar en combate.

Combate en la bahía de Algeciras el 6 de julio de 1801

Primer tercio del siglo XIX
Antonio González Gallego
Acuarela sobre papel. 60 x 40 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 538

 [VER IMAGEN](#)

Entre las fragatas de la escuadra de Córdoba, se encontraba la *Mercedes*, mandada por el capitán de fragata José Varés, que no entró en fuego.

Por la tardanza en hacer el juicio de la situación y la lentitud en las señales, la escuadra española quedó dividida en dos grupos, el más numeroso a barlovento del inglés. En este grupo formaba la vanguardia de Morales y el grueso de Córdoba; la retaguardia de Moreno y dos navíos destacados por Córdoba quedaron más al sur y al otro lado de la línea inglesa.

El primer encuentro fue de vuelta encontrada. Enseguida Jervis ordenó cambiar de rumbo por contramarcha, virando por avante y buscando el centro español, convertido, por mor de la citada separación, en retaguardia; hizo por el grupo numeroso para no perder barlovento y a la vista de la confusión en que navegaba la escuadra española. Una vez que su cabeza llegó a la cola española, volvió a formar dos columnas para envolverla, lo que consiguió.

Córdoba fracasó en el intento de formar la línea de combate en el orden más rápido y sin sujeción a puestos, y fue desobedecido, o «no comprendido», por su segundo, Morales. En plena evolución de la escuadra Jervis, el comodoro Nelson, en una de sus famosas y geniales «desobediencias», salió de su línea, virando en redondo para cortarle la posible retirada; Jervis, al apercibirse de ello, ordenó a Collingwood que le siguiese.

La acción de la división Moreno, concretamente la del *Príncipe de Asturias* y el *Conde de Regla*, contra los navíos ingleses en el punto de su virada por avante, proporcionó cierto alivio a la escuadra española y le evitó males mayores.

El verdadero combate se libró entre todos los ingleses y seis españoles, de los cuales cuatro quedaron apresados. El *Trinidad* se libró, debido a la valiente y oportuna intervención de Cayetano Valdés, comandante del *Pelayo*, inmediatamente apoyada por los navíos *San Pablo*, *Regla* y *Príncipe*.

Tras la ruptura de contacto, ambos bandos se conformaron con su suerte. Jervis fondeó en Lagos y Córdoba se encerró en Cádiz, tras consultar a sus subordinados si debería reemprender la acción, a lo que solamente contestaron afirmativamente Antonio Escaño, Valdés y Butler, nueve dijeron que no y otros cuatro consideraron que convenía retardar la función.

Jervis, a pesar de su indudable éxito, fue juzgado de «prudente». Córdoba lo fue de valiente e incompetente. Hubo por parte española cantidad de actuaciones heroicas que no podemos reseñar.

El preceptivo consejo de guerra lo presidió el recién cesado ministro Antonio Valdés; los vocales eran dos tenientes generales, siete jefes de escuadra, un brigadier y dos capitanes de navío. De fiscal actuó el jefe de escuadra Manuel Núñez Gaona. La sentencia la ha transcrito íntegra Fernández Duro. De ella debemos destacar que, además de los mandos condenados, lo fueron también seis oficiales subalternos de diversos navíos, reprendidos por no haber satisfecho sus respectivas obligaciones. A todos pareció blanda esta sentencia; a nosotros también. Quizás pesase en el ánimo de los jueces el abandono de la Marina por parte del Gobierno, lo que clamó al cielo Mazarredo, el cual, poco después del combate

(11 de marzo de 1797), fue designado de nuevo comandante general de la escuadra, de la que nunca debiera haber sido desembarcado.

Por su valerosa actuación en el combate, su majestad el rey concedió a Juan Joaquín Moreno la encomienda de Lopera en la Orden de Calatrava. A Pedro Cárdenas, la encomienda de Adelfa en la Orden de Alcántara, y a Antonio de Escaño, la de Carrizosa en la de Santiago.

• **Trinidad: dos días más tarde del combate de San Vicente**

El día 16 de mayo de 1796, es decir, cinco meses antes de la declaración de guerra, el brigadier de la Real Armada José María Chacón y Sánchez de Soto, gobernador de la isla de Trinidad de Barlovento, informaba a los ministros de Guerra y Marina de la probabilidad de que la riqueza de su territorio atrajese a los ingleses en caso de que estallase un conflicto. Su importancia estratégica, al *geobloquear* las bocas del Orinoco y cortar las derrotas del tráfico a Cartagena de Poniente, resultaba evidente. Por ello se envió a defender esta isla a una división compuesta por cuatro de los navíos más achacosos (33,5 años de edad media), con idéntica carestía de personal que el resto, agravada incluso por las enfermedades tropicales.

En realidad, José María Chacón fue víctima de su propio éxito, al lograr una producción notable de caña de azúcar, y su fracaso consistió en hacer que los inmigrantes de color superasen en número a la tradicional población criolla española, lo que quebró la cohesión social de la isla.

Los ingleses, con una escuadra formada por 9 navíos, 3 fragatas, 5 corbetas y 1 bombardera mandada por el contralmirante Henri Harvey, que convoyaba un transporte de tropas compuesto por 6750 hombres, se presentó delante del puerto de Chaguaramas, donde se encontraba la división de Apodaca el día 16 de febrero de 1797. Se actuó como en las caballerizas guerras del pasado: dada la desproporción de fuerzas, no pareció deshonorosa la rendición, y así se acordó en la correspondiente junta, ordenando a continuación Apodaca quemar las naves... Se hizo mal hasta el incendio, ya que los ingleses lograron apagar y reparar el *San Dámaso* y lo marinaron como presa. La isla se rindió y los derrotados fueron evacuados a Cádiz. Nada más llegar a esta última, se encausó a los mandos y a diversos subalternos. En principio salieron absueltos todos, pero su majestad no se conformó con la sentencia y ordenó revisar la causa. Se condenó a Chacón y a Apodaca a privación de empleo. Los comandantes de los buques, por haber votado afirmativamente incendiarlos sin sujetarse a la ordenanza, fueron privados de empleo durante cuatro años.

Mazarredo, de nuevo al frente de la escuadra. Cádiz, atacado y bien defendido

El 11 de marzo, inmediato siguiente a la tragedia de San Vicente, Godoy se acordó de la existencia de Mazarredo, al cual había desterrado a Ferrol, y debió urgir a Lángara para que recompusiese la situación. Don Juan, por real ordenanza de ese día, dispuso que «(...) con la mayor brevedad pasase a Cádiz a mandar todas las fuerzas navales del Océano (...)» y que

(...) el Comandante general interino y el Intendente del Departamento de Cádiz auxiliien con sus más eficaces providencias las disposiciones de V. E. [Mazarredo]... y siendo posible [debería decir «siendo seguro»] que la escasez ó falta de marinería haga necesaria la tropa del ejército para suplir por ella y guarnecer los buques como deben estarlo en una guerra activa, quiere también S. M. que V. E. exponga la que necesite...

Además, Lángara otorgaba a Mazarredo competencias propias, hoy en día, del almirante jefe de personal y entonces de los capitanes generales de los departamentos: «... ha resuelto el Rey que V. E. elija, no solo los individuos de la plana mayor de la escuadra, sino los capitanes que han de mandar los buques que la compongan, y los segundos y oficiales con quienes hayan de dotarse... sin detenerse en proponer para mandos de fragata á los capitanes de navío que juzgare aptos y expertos para ello...⁶⁴».

Mazarredo ofició a Lángara (Ferrol, 15 de marzo de 1797) aceptando el nombramiento, y adelantaba la táctica que preveía emplear contra el bloqueo, ya que, entre otras cosas, pedía que se fundiesen de 60 a 80 obuses en Sevilla y se preparasen lanchas en La Carraca para montarlos.

Con la actividad y el celo que le caracterizó durante toda su carrera, Mazarredo, de nuevo con su inseparable Escaño de mayor general y con las insignias subordinadas de Gravina, Grandallana, Villavicencio y Nava comenzó desarmando varios navíos para completar las dotaciones de los restantes, lo que debería haberse hecho antes de la fatídica salida de Cartagena. Finalmente, la escuadra quedó compuesta por 25 navíos de línea, muchos de ellos en recorrida en La Carraca, como consecuencia de San Vicente, y 2 cargados de azogues, con lo cual estaban listos, al principio de su mando, solamente de 12 a 14, en los que embarcó 600 artilleros y 1600 infantes del Ejército, comenzando enseguida su adiestramiento a todos los niveles.

Para la defensa de la bahía, bloqueada formalmente por Jervis desde el día 23 de marzo de 1797, armó la siguiente flotilla: 8 tartanas con cañón y hornillo de bala roja, 34 lanchas de navío con cañón de a 24, 10 lanchas de fuerza, 12 barcos del puerto con cañón, 4 lanchas bombarderas, 68 lanchas y botes de abordaje, y 31 botes de servicio. En total, 167 embarcaciones.

La flotilla la organizó en cuatro divisiones, que quedaron basadas en Rota (TN Baltasar Unquera y Cobián), La Caleta (TN Antonio Miralles), en el fondeadero de la puerta de Sevilla, actual dársena del puerto de Cádiz (TN Miguel Antonio de Irigoyen y Faba, a quien, cuando fue herido, se le relevó con el CF Tomás Ayalde), y Sancti Petri (los documentos consultados no indican quién mandó este último destacamento).

El día 27 de abril arribaron a Cádiz las fragatas *Elena* (CF Juan de Carranza y Vivero) y *Ninfa* (CF Ignacio Fonnegra y del Camino) procedentes de La Habana, de donde habían salido el 25 de marzo. Avistadas por los ingleses, les dieron caza el navío *Irresistible*, de 74 cañones, y la fragata *Esmeralda*, de 36. Como el viento no les dio para protegerse al abrigo de las baterías de Cádiz, terminaron fondeando en Conil, donde hicieron la resistencia que pudieron,

sufriendo 18 muertos y 30 heridos. Tras poner en tierra a la mayoría de la gente y salvar lo que pudieron, hundieron la *Elena*, pero la *Ninfa* fue apresada, sin dotación, por los ingleses. Como el que no se consuela es porque no quiere, Fernández Duro comenta de este hecho: «Una ocurrencia desagradable le proporcionó [a Mazarredo] aumento de tripulantes»⁶⁵.

Por estas fechas debió llegar a Jervis la noticia de la sublevación sufrida en la escuadra del mando de lord Bridport, de estación en Spithead, en demanda de mejoras en pagas, raciones y licencias. Fue una revuelta exitosa, que provocó una ley del Parlamento atendiendo las peticiones y concediendo la indemnidad a los revoltosos. Para alejar de su escuadra el ocio que pudiera alentar acciones semejantes, montó una operación de bombardeo sobre Cádiz, para lo que trajo de Gibraltar dos embarcaciones con morteros y encomendó al flamante contralmirante Nelson (San Vicente le había valido el ascenso) su ejecución.

Mazarredo tomó sus disposiciones y dio órdenes a sus sutiles para repelerlas. El 3 de julio Gravina tomó el mando de tres divisiones de lanchas y salió en demanda de las bombarderas inglesas, que tomaron posición frente a la ciudad y lanzaron dieciséis bombas que no causaron efecto alguno, y enseguida fueron alcanzadas y perseguidas por las de Gravina hasta quedar cubiertas por el navío *Goliat*, que las apoyaba.

La división de La Caleta salió el 4 de julio a batir un navío que se acercaba, sin apercibirse de las lanchas que protegía y que iban también a bombardear Cádiz. Al encontrarse las lanchas en plena noche, hubo dura refriega, en la que sucumbió el teniente de fragata Juan Cavaleri y Ponce de León, comandante de una de ellas. Fueron gravemente heridos el teniente de navío Irigoyen, comandante de la división de la puerta de Sevilla, que había pasado con ocho de ellas a La Caleta; el del mismo empleo, Juan Ferris, y el segundo de Irigoyen, guardiamarina Salvador Clavijo y Miranda. Nelson trató a los heridos con toda consideración y los devolvió a Cádiz al día siguiente, acompañando una carta para Mazarredo en la que ensalzaba su comportamiento.

El 5 de julio repitieron el ataque los ingleses con tres bombardas, situadas cerca del faro de San Sebastián, y lograron «meter» en Cádiz 18 bombas, a costa de perder tres botes y la lancha del *Victory*. Bien aprovisionada desde la Gran Bretaña, la escuadra inglesa continuó el bloqueo, contribuyendo a arruinar nuestro comercio ultramarino, pero no intentó de nuevo bombardear Cádiz, de ahí el popular canto chirigotero:

¿De qué sirve a los ingleses tener fragatas ligeras,
si saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras?

Bien como explotación del éxito de San Vicente, y para dar testimonio elocuente de su total dominio del mar, o bien —como opina Fernández Duro— para mantener ocupadas a sus dotaciones debido a la misma preocupación «anti-revolucionaria» con que montó el bombardeo de Cádiz, Jervis destacó a Tenerife —donde suponía había entrado un navío de la Compañía de Filipinas que sería rica y fácil presa— una división al mando del recién contralmirante Nelson, el cual recaló en las islas el 21 de julio. En Tenerife, Nelson pinchó en hueso y perdió un brazo. El general Gutiérrez lo hizo tan bien como su compañero el brigadier Castro en Puerto Rico, y

cuando hizo capitular a la fuerza de desembarco mandada por el capitán de navío Troubridge incluyó una cláusula, que fue suscrita, en la que los ingleses se comprometían a no volver a hostilizar el archipiélago canario, cláusula respetada por Nelson, ya manco. Además de su brazo, Nelson perdió a una parte considerable de su dotación: 177 ahogados, 44 muertos —de los cuales 7 eran jefes y oficiales—, 5 desaparecidos y 123 heridos. Los españoles perdimos 32 hombres y sufrimos 40 heridos⁶⁶.

El fracaso de Nelson estuvo provocado por la falta de información, el desconocimiento de la costa tinerfeña, la desproporción entre los fines y los medios, la confianza desmedida en sí mismo y el desprecio de la posible reacción española, además de por la serenidad y orden de nuestra defensa, cuya artillería brilló por su eficacia.

• Salida a la mar de la escuadra Mazarredo

Al comprobar que la escuadra española iba mejorando, que la disciplina se imponía y que los ingleses se fatigaban en tan interminable bloqueo, a pesar del apoyo que la base lisboeta les proporcionaba⁶⁷, el embajador de la República francesa en Madrid comenzó a presionar a nuestro Gobierno para que saliese a batir a la escuadra ligera que bloqueaba Cádiz.

El Gobierno expidió la orden a Mazarredo, que zarpó el 6 de febrero de 1798, es decir prácticamente en el primer aniversario de San Vicente. Para sorprender a los 9 navíos ingleses que estaban ante Cádiz, en la noche de dicho día 6, salieron 21 de los nuestros y 3 fragatas, además de la fragata francesa *Vestal*, que estaba detenida en Cádiz. Fruto de los muchos ejercicios hechos en bahía, la escuadra amaneció el día 7 unida y al 270 San Sebastián 12'. Saltó levante fresquito y Mazarredo hizo por los ingleses, que se encontraban en la derrota hacia San Vicente, y más al oeste. Ellos, al ver a la formación española avanzando bien formada, largaron todo su trapo y se retiraron. Mazarredo, tanto avante con cabo Santa María, viró y entró en Cádiz el día 13.

Era tiempo de carnavales y, cómo no, hubo chirigota:

El cachirulo de Mazarredo
sacó la escuadra y dio un paseo.
Y a los ocho días,
ya estaba Mazarredo en la bahía.

La momentánea ausencia de bloqueo se aprovechó para que la fragata *Santa Brígida* saliese también con azogues para Veracruz.

Jervis, en cuanto tuvo noticia de nuestra salida, zarpó de Lisboa y el 17 llegó a Cádiz; al no encontrar a la escuadra española, ordenó el mismo régimen de bloqueo que hasta entonces regía. En abril de 1798, Jervis reforzó el bloqueo, aumentando a veinte los navíos ante Cádiz, pues tenían noticia de las expediciones de tropas que deberían de salir para Surinam en virtud de los acuerdos⁶⁸ suscritos con Holanda. El día 10 de este mes Mazarredo en persona dirigió, desde la gaditana torre de Tavira, la salida, por supuesto nocturna, del navío *Monarca*, con azogues para Veracruz, y las fragatas *Paz* y *Mercedes* con tropas para Caracas, los cuales se evadieron con suma facilidad atravesando la escuadra bloqueadora. Además,

al día siguiente, perdieron los ingleses la fragata *Boston*, de 40 cañones, varada sobre punta Candor; la división de lanchas de Rota evitó que pudiese ser salvada por su escuadra, y su comandante, el teniente de navío Unquera, dirigió las operaciones de buceo, enviando al arsenal artillería, obuses, cables y anclas, sin encontrar oposición enemiga, e incluso logró salvar a un corsario francés que iba a caer en manos de una fragata inglesa. Además, en unión de la división de la Puerta de Sevilla, trajo en seguridad desde Bonanza un convoy de tartanas de Sevilla.

El *Monarca* hizo el tornaviaje con dos millones de «benditos» pesos, llegando a Vigo después de haber apresado en su derrota antillana cuatro mercantes de Jamaica y haber burlado a dos navíos ingleses que trataron de darle caza en el canal de Bahamas. Su comandante era el capitán de navío José Justo Salcedo y de Arauco, que con el tiempo sería teniente general de la Real Armada y caería en el ostracismo por «afrancesado».

Mazarredo tuvo algún pequeño éxito más con sus cañoneras. El día 19 de abril de 1798 el navío *Alexander*, de 74 cañones, se quedó encalmado a dos millas del faro de cabo San Sebastián. Salió el mayor general Escaño, al mando de una división de lanchas, inutilizándole toda la arboladura y causándole cien bajas, entre muertos y heridos. Escaño comenta: «... debe elogiarse el orden con que sostuvo el fuego muy repetido, y la precisión con que maniobró en circunstancias críticas...», y tras dos horas de asedio logró zafarse. Su majestad ordenó publicar en la *Gaceta* su satisfacción por este exitoso ataque, que trajo el beneficio de liberar al cabotaje del bloqueo.

Entre el 28 de junio de 1798 y el final de ese mismo año hubo cantidad de escaramuzas entre sutiles de ambos bandos, casi todas favorables a las españolas. Otro ataque de las sutiles contra el navío *Powerful* convenció a Jervis de la inutilidad de las acciones en aguas de Cádiz, por lo que no se producirán más acciones hasta que la escuadra salga para Brest al año siguiente.

El agobio del bloqueo remitía en invierno por la fuerza de los temporales, que obligaban a la escuadra inglesa a refugiarse al abrigo del fondeadero de Tetuán, lo que liberó el comercio gaditano y permitió la salida (20 de diciembre de 1798) para Veracruz de los navíos *San Ildefonso* y *San Fulgenci*, con un millar de soldados, y de las fragatas *Ceres*, *Asunción*, *Ifigenia* y *Diana* con los 600 guardias valones para Surinam que comentamos más arriba.

La pérdida de Menorca

En noviembre de 1798 una corta escuadra inglesa —2 navíos, 3 fragatas, varios menores y un convoy con fuerza de desembarco— al mando del comodoro John Duckworth y el general Charles Stuart, zarpó de Gibraltar, desembarcó 1000 hombres cerca de Mahón y provocó una de las rendiciones más vergonzosas de toda la guerra.

Se envió a Baleares una división de cuatro fragatas, mandada por el capitán de navío Juan Pablo Lodares (*Flora*, *Soledad*, *Pomona* y *Casilda*), que lograron apresar cinco corsarios ingleses y la balandra de guerra *Peterel*, de 26 cañones, pero, perseguida por la escuadra Duckworth, se vio obligada a refugiarse en Cartagena.

En enero de 1799 se formó en Ferrol una escuadra de 4 navíos, 3 fragatas y 1 bergantín, cuyo mando se le dio al brigadier Pedro Luis de Obregón y Ceballos, que salió de Ferrol y entró en A Coruña para embarcar la división de tropas del mando del general marqués de Casa-Cagigal y conducirla a Canarias, regresando a Ferrol sin novedad.

Salida de la escuadra para el «secuestro de Brest»

Abukir (1 de agosto de 1798) pudo cambiar el signo de la historia de España y, singularmente, de la naval, porque las potencias, haciendo leña del árbol caído, quisieron coaligarse de nuevo contra la República, a la que le quedaban «tres días» para ser Imperio. Pero su majestad católica SMC permaneció fiel, rechazando las «diabólicas» pretensiones del zar de todas las Rusias y del emperador de Austria, a los que seguían Turquía, Nápoles y Cerdeña. Esta fidelidad no fue correspondida cuando el reino de Nápoles se vio convertido en República partenopea y el Gobierno de su majestad católica reclamó los derechos de la familia reinante...

El 19 de abril de 1799 llegó a Cádiz el contralmirante francés La Crosse para ver de combinar el esfuerzo de ambas Marinas. Consecuencia de la presión política francesa, y a la vista de los planes republicanos, el día 28 de ese mismo mes salió la escuadra de Ferrol al mando del jefe de escuadra Francisco Melgarejo, compuesta por 5 navíos, 1 fragata y varios transportes, que embarcaron la división de tropas del mando del general O'Farril (irlandés de origen, como habían solicitado a Francia los emisarios del Eire) para Rochefort.

El 3 de mayo la escuadra de Bruix, que había salido de Brest, estaba en San Vicente; los ingleses se encontraban en franca minoría, y podría haberse aprovechado para avisar a Mazarredo de que saliese de Cádiz (estaba su escuadra franqueada y lista para salir) y batir a los ingleses que nos bloqueaban, pero nada hizo el francés sino aprovechar un más que fresco poniente para adentrarse en el Mediterráneo.

En esas estaban cuando arribaron a Santoña los navíos *San Fulgencio* y *San Ildefonso* y las fragatas *Esmeralda*, *Clara* y *Medea* con 7.000.000 de pesos para el exhausto Tesoro. Esta división escoltó, enseguida, hasta Ferrol a un convoy de 67 velas que se encontraba detenido en Santander.

Plegados a los deseos del Directorio, el 13 de mayo de 1799 la escuadra de Mazarredo salía de Cádiz para el Mediterráneo a combinarse con la de Bruix, que había entrado en Tolón.

Lángara unió, a la reglamentaria orden de salida, una carta particular para Mazarredo que muestra claramente el estado de desmoralización en que gobernaba:

Mi amado Mazarredo: yo no veo más que ignorancias y perfidias, o por lo menos locuras. Nuestra escuadra de El Ferrol, perdida o expuesta a serlo por haberse combinado una operación contraria a la practicada; pero, ¿cómo, sin prevenirlo, sin combinarla, sin aviso. El que Vm. nos dio fue el primero. Le va a Vm. la orden de unirse a los franceses en Cartagena. Es lo mismo que decir vaya a batirse con los ingleses que tiene a la vista⁶⁹.

Gracias a Dios, el vaticinio de Lángara para la escuadra de Ferrol, encerrada en Rochefort, no se cumplió. Melgarejo se defendió perfectamente en aquel puerto, «a la gaditana, o a lo

Mazarredo», con las lanchas armadas de sus barcos, y los ingleses optaron por el bloqueo a distancia; en septiembre lo burló y, al constatar que el de Brest lo mantenían con fuerzas muy superiores, regresó a Ferrol.

La escuadra Mazarredo había entrado en Cartagena el 21 de mayo de 1799 a reparar averías, y el mismo día lo hizo la escuadra francesa. En la conferencia que sostuvieron, Mazarredo y Bruix acordaron que la situación estratégica hacía impracticables las operaciones proyectadas, las cuales pretendían nada menos que:

- Invadir Irlanda. España debía aportar 10 o 12 navíos y 6000 soldados, a ser posible irlandeses y valones (de ahí la escuadra y tropas de Melgarejo y O'Farril a Rochefort).
- Tomar Jamaica. Para ello se enviarían 10 navíos españoles a Santo Domingo, que, unidos a los franceses que allí encontrasen, deberían montar la soñada conquista de la isla.
- Salvar Córcega de las garras inglesas, con otra expedición al Mediterráneo.
- Recuperar Menorca.

El 30 de junio de 1799 salió la combinada para Cádiz, donde entró el 11 de julio. Mazarredo utilizó todos los medios a su alcance para que la combinada permaneciese allí, pues la posición central de Cádiz permitiría operar en el Mediterráneo o en el Atlántico, según conviniese, sin embargo las órdenes de París fueron perentorias y precisas: a Brest. Fue entonces cuando comenzó «la santa obediencia» que terminaría en Trafalgar.

Reemplazados los consumos de víveres y aguada, el 21 de julio salió la combinada y llegó el 9 de agosto a Brest (15 navíos), es decir cuando Melgarejo aún estaba en Rochefort, de ahí que este intentase unírsele en la base bretona. En Brest la escuadra estuvo «secuestrada» hasta que, tras la paz de Amiens (27 de marzo de 1802), pudo regresar a Ferrol y a Cádiz.

Juan de Lángara, después de acatar órdenes tan calamitosas, sufrió la orden de Godoy de que las secretarías de Guerra y Marina tuvieran un mismo secretario, y lo fue el de Guerra, el general Antonio Cornel. La Real Armada, que tantos esfuerzos de todo orden había costado por la torpeza del valido y la dejadez del rey, iba a servir a los intereses de una nación que solamente veía en la nuestra un depósito de riquezas americanas que había que trasegar a sus *entrepôts*. A Cornel le tocó vivir la defensa de Ferrol contra los ingleses, debido al desembarco anfibio que verificaron en la playa de Doniños el día 25 de agosto de 1800, historia muy estudiada por varios compañeros⁷⁰, cesando la Secretaría de Marina el 14 de febrero de 1801. Hasta la pérdida de la *Mercedes* hubo otros dos ministros: interinamente lo fue José Caballero del Campo, ministro de Gracia y Justicia, y, enseguida, el teniente general Domingo Pérez de Grandallana, que promulgó unas ordenanzas en 1802 que duraron hasta 1808.

Marina francesa

En 1792 la Marina francesa disponía de 80 navíos y 78 fragatas. Sin embargo, al finalizar el siglo disponía solamente de 49 navíos y 54 fragatas. Elevado Napoleón al Consulado primero y al Imperio después, entre 1799 y 1814 construyó 87 navíos de entre 80 y 118 cañones, y 59

fragatas. En ese periodo, Francia invirtió en Marina de Guerra un 37% de la cifra invertida por la Gran Bretaña.

Entre 1800 y 1815, Francia perdió 43 navíos, 82 fragatas, 26 corbetas y 50 menores, pero la mayoría de esas pérdidas son posteriores a la de la *Mercedes*, pues las sufrieron principalmente en Trafalgar, Ortegál, Santo Domingo, Cádiz y Aix⁷¹.

Marina inglesa

Es muy difícil contabilizar el poderío naval inglés en la época exacta de la *Mercedes*, pero para dar una idea muy aproximadas diremos que:

- Periodo 1755-1785: Los astilleros ingleses entregaron a su Marina 21 navíos de porte mayor de 74 cañones, 87 de 74 cañones, el buque preferido del Almirantazgo, dividido este número en varias series largas a partir de prototipos conocidos: 43 de 64 cañones, 3 de 60 cañones y 20 de 50 cañones, es decir, 174 navíos y dos centenares de fragatas y menores.
- Periodo 1785-1804: En este entregaron 5 de más de 74 cañones, 20 de 74 cañones y 3 de 72 cañones, armaron en guerra 11 de la Compañía Oriental de las Indias y apresaron 24 navíos franceses, 20 holandeses y 4 españoles.
- Como puede deducirse, se estaba llegando al *Two Power Standard*, es decir, Gran Bretaña tendrá una Marina igual a la suma de las dos que la sigan en fuerza.

Conclusiones

A la fragata *Mercedes*, como habrán comprobado al leerme, le tocó vivir la convulsa época de transición entre las edades moderna y contemporánea. Sus oficiales vivirían con gozo las noticias derivadas de la ocupación de Tolón y se sonrojarían *in situ* al ver «lo de San Vicente»; comprobarían que aquel apogeo del material estaba minado por una pésima marinería, cuya recluta fue uno de los puntos flacos que más influyeron en el resultado final; estarían bien orgullosos de marchar al Callao de Lima a por los tan necesarios caudales que mitigaran a la Real Hacienda y se quedarían estupefactos al ver, en pleno tiempo de paz, cómo los ingleses trataban de apresarlos, lo que finalmente les proporcionó la clásica tumba de los marinos... la mar.

Entre los mandos de la Armada que han ido desfilando por estas páginas encontramos mentes brillantes y no tan brillantes, leales súbditos de su majestad llenos de pundonor y otros que carecían de esa cualidad (los que se plantaron, quedarían apartados del real servicio, pero, al menos, les quedó eso tan manido de la «satisfacción del deber cumplido»).

Esa época ilustrada que comenzaba a declinar veía, no obstante, la aparición de unas extraordinarias ordenanzas de la Armada, ¡tan buenas que murieron definitivamente en 1960!

En fin, quede constancia de toda nuestra admiración hacia aquellos oficiales que lo sacrificaron todo y dieron hasta «la última gota de su sangre» en medio de un panorama caracterizado por el atraso en las pagas y por carestías tremendas. Los buques sin sus hombres no son nada. A ellos bien se les puede aplicar aquello del *Cantar de Mio Cid*: «¡Dios, que buen vasallo si oviese buen señor!».

-
- ¹ (Blanco, 2004).
- ² En el día, «superiores» o, cariñosamente, «Curso de Sabios».
- ³ (De la Piñera, 1989). Para todos los minuciosos detalles de la construcción de estos diques, consultar Quintero, 2002.
- ⁴ (Montero, 1859).
- ⁵ (Blanco, 2006).
- ⁶ Inauguró la nueva serie el tercer *San Carlos*, de 64 cañones, botado ese año de 1765; la primera fragata de ese periodo fue la *Santa Lucía*, botada en 1770.
- ⁷ Hijo de Mateo, constructor inglés de los *fichados* por Jorge Juan.
- ⁸ Tercero de ese nombre. Por aquellos tiempos todos los navíos tenían nombre y alias (a.).
- ⁹ (Perona, 1998: 280).
- ¹⁰ (Pavía, 1873: 684).
- ¹¹ En el siglo siguiente (xix), a este tipo de escuadra se la denominará escuadra de instrucción.
- ¹² De la hoja de servicios de Federico Gravina.
- ¹³ (Fernández, 1956: 102; cita a pie de página n.º 80, tomada de la Gaceta de Madrid del día 18 de septiembre de 1789, en la que se hizo amplia reseña de este viaje).
- ¹⁴ (Sanfeliú, 1988).
- ¹⁵ El que separa el sur de la isla de Vancouver de la costa del estado norteamericano de Washington.
- ¹⁶ Sobre los viajes de De Fuca, ver la obra de Pedro de Novo y Colson, teniente de navío y académico correspondiente de la Real de la Historia, recogida en la bibliografía. El paso del NW fue, finalmente, descubierto por el noruego Roald Amundsen en 1906, en su segundo viaje ártico.
- ¹⁷ (Fernández Duro, 1895-1903: t. viii, 10).
- ¹⁸ Se refiere a la independencia de los Estados Unidos. Vid. Fernández Duro, 1895-1903: t. viii, 13.
- ¹⁹ Construidas en el apostadero de San Blas de California.
- ²⁰ Que fue de embajador extraordinario a Marruecos (primer semestre de 1767). Vid. Blanco Núñez, 2013: 363-378.
- ²¹ (Fernández Duro, 1895-1903: t. viii, 29).
- ²² MS 2238, doc. 7, fol. 36-39; MS 1504, fol. 13-14.
- ²³ (Pavía, 1873: t. ii, 576).
- ²⁴ *Gaceta de Madrid*, 23 de noviembre de 1792.
- ²⁵ Vid. Núñez y Blanco, 1982. La «diversión» fue estratégica: estudiamos la ocupación de Tolón analizando si tal operación se efectuó para conseguir divertir fuerzas de otros teatros, fundamentalmente del Rosellón.
- ²⁶ Víctor Hugo escribió en su "El 93": "*Significa el 93 la guerra de Europa contra Francia y la guerra de Francia contra París. ¿Y qué es la revolución? Es el triunfo de Francia contra Europa y de París contra Francia; de aquí nació la inmensidad del minuto espantoso que se llamó 93, minuto mayor que todo el espacio del siglo*".
- ²⁷ (Thiers, 1844). Thiers dice exactamente que Hood dio la orden de incendiar sin prevenir a Lángara.
- ²⁸ (Núñez Iglesias y Blanco Núñez, 1982: 212-213).
- ²⁹ También conocida como «vómito negro».
- ³⁰ En el día, Fort Liberté, frontera norte entre Haití y Santo Domingo.
- ³¹ (Fernández Núñez, 1974).
- ³² (Vargas y Ponce, 1962).
- ³³ (Comellas, 1967: 383).
- ³⁴ 10 jefes de escuadra, 12 brigadieres, 25 capitanes de navío y numerosos oficiales de los empleos inferiores.
- ³⁵ (Colón de Carvajal y Chocano, 1992).
- ³⁶ (Beerman, 1992).
- ³⁷ (Beerman, 1992: 58).
- ³⁸ 15 de noviembre de 1795-28 de diciembre de 1796.
- ³⁹ Real Orden de 15 de noviembre de 1795.
- ⁴⁰ *Reflexiones sobre el estado actual de la Marina, el origen y progresos de su decadencia y modo de remediarla, teniendo presente las consideraciones que indica la carta confidencial del Sr. Mariano Luis de Urquijo, referente á orden de S. M., en virtud de la cual se ha extendido este papel*. Transcrito en Pavía, 1873: t. iii, 686.
- ⁴¹ (Vargas y Ponce, 1962) (El subrayado es nuestro).
- ⁴² (Pavía, 1873: t. ii, 437).
- ⁴³ En ese momento había otra muy conocida, la de Venecia, que pronto sería incluida por Napoleón en el incipiente reino de Italia. La República por antonomasia, entonces, era Francia, hasta que fue otras cosas.
- ⁴⁴ (Fernández Duro, 1895-1903: t. viii, 56).
- ⁴⁵ (Cantillo, 1843; transcrito en Fernández Duro, 1895-1903: 56-57).

- ⁴⁶ (Vargas y Ponce, 1962: 41).
- ⁴⁷ (Bennett, 1972).
- ⁴⁸ (Mazarredo y Allendesalazar, 1916: 147).
- ⁴⁹ (Mahan, 1901).
- ⁵⁰ (Mazarredo Allendesalazar, 1916: 152).
- ⁵¹ Por este delito, previsto y penado en el Código de las Partidas, habían sido condenados Juan Prado y el marqués del Real Transporte cuando la pérdida de La Habana de 1762.
- ⁵² (Berea, 2000: 67).
- ⁵³ Ya estaba en la Secretaría Varela, pero esto lo había preparado Valdés como ampliación de la comisión de Malaspina y Bustamante, animado por las primeras remesas de plata llegadas de Filipinas.
- ⁵⁴ Esto lo afirma su biógrafo, Francisco de Paula Pavía, sin embargo Fernández Duro (*Armada Española*, 1973: VIII, 59) dice que «... independiente de la que en las Antillas regía Gabriel de Aristizábal». La verdad es que actuaron con total independencia.
- ⁵⁵ (Bordejé, 1996: 45-66).
- ⁵⁶ (Salas, 1870: 213-217).
- ⁵⁷ Fernández Duro (1973: VIII) dice que fue el bergantín *Correo*, sin duda por errata, y la fragata *Southampton*, de 34 cañones, quizás por error. Tanto Pavía como La Guardia dan los nombres correctamente.
- ⁵⁸ (Bennett, 1972). Este autor destaca al valeroso Stuart: «... a descendant of King James II».
- ⁵⁹ (Rodríguez González, 1999: 795-799).
- ⁶⁰ Esta denominación no aparece en los diccionarios marítimos, ni de la lengua española; supongo que fue un galicismo debido a Gautier et Cie., por *chasse-mer*, embarcación bretona aparejada de quechemarín.
- ⁶¹ Parte de campaña del comandante del *San Francisco de Asís*, al ancla en Cádiz el 28 de enero de 1797. MNM.
- ⁶² Al ancla y en la bahía de Cádiz, 28 de enero de 1797.
- ⁶³ R. O. transcrita en Fernández Duro, 1895-1903, t. VIII. 153.
- ⁶⁴ *Ibidem*.
- ⁶⁵ (Fernández Duro, 1895-1903: 141).
- ⁶⁶ (Ferrer, 1998).
- ⁶⁷ Decimos muy intencionadamente «base», pues así fue, no respetando el almirantazgo lo estipulado con Portugal sobre número máximo de navios presentes en el Tajo y otras disposiciones legales típicas del respeto a la neutralidad.
- ⁶⁸ El 31 de marzo de 1797 España se comprometió a enviar 1200 guardias valones, de los cuales 400 deberían hacerlo en 4 fragatas españolas.
- ⁶⁹ (Núñez, 1945: 81).
- ⁷⁰ (Núñez y Fernández, 1977; González Llanos, 2000).
- ⁷¹ (Toudouze, 1934).