

JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ

*El rompimiento con Gran Bretaña.
Las fragatas de Bustamante*

27 DE MAYO DE 2005

JOSÉ MARÍA BLANCO NUÑEZ

NATURAL DE EL FERROL (LA CORANA), INGRESÓ EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR DE MARÍN EL 16 DE JULIO DE 1962. HA ESTADO EMBARCADO EN LAS FRAGATAS «TEMERARIO» Y «JÚPITER», DRAGAMINAS «ALMANZORA» Y BUQUE-ESCUELA «JUAN SEBASTIÁN ELCANO». HA PRESTADO SERVICIOS COMO OFICIAL DE ORDENES DE LA 31ª ESCUADRILLA DE FRAGATAS Y COMO AYUDANTE SECRETARIO DEL ALMIRANTE COMANDANTE GENERAL DE LA FLOTA. HA MANDADO EL DRAGAMINAS «SIL», LA CORBETA «DIANA», LA FRAGATA «CATALUÑA» Y EL BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE «PATINO».

ESPECIALISTA EN COMUNICACIONES, OBTUVO DIPLOMAS EN GUERRA NAVAL, INVESTIGACIÓN MILITAR OPERATIVA (CIRO-PARÍS), ALTOS ESTUDIOS INTERNACIONALES, Y HA REALIZADO EL 78 CURSO DE «NATO DEFENCE COLLEGE» (NADEFCOL) EN ROMA Y EL CURSO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA EN EL INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA DE LISBOA, DESEMPEÑANDO DESTINOS COMO DIPLOMADO EN EL GABINETE DE INVESTIGACIÓN MILITAR OPERATIVA (GIMO), ESCUELA DE GUERRA NAVAL, COMO PROFESOR DE ESTRATEGIA, ESTADO MAYOR DE LA ARMADA, ESTADO MAYOR DE LA ZONA MARÍTIMA DE CANARIAS Y EN EL GABINETE DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA, DONDE FUE JEFE DE LA SECCIÓN DE RELACIONES PÚBLICAS.

TRAS PASAR TRES AÑOS DESTINADO EN LA REPRESENTACIÓN MILITAR ESPAÑOLA ANTE EL C. G. DE LA OTAN EN BRUSELAS, OCUPA DESDE SEPTIEMBRE DE 2003 EL PUESTO DE SECRETARIO GENERAL DE LA CEHISMI.

HA SIDO GALARDONADO CON EL PREMIO «VIRGEN DEL CARMEN» POR EL LIBRO «LA DIVERSIÓN DE TOLÓN», REDACTADO EN COLABORACIÓN CON EL ALMIRANTE DON INDALECIO NUÑEZ IGLESIAS. HA PUBLICADO LA OBRA «LA ARMADA ESPAÑOLA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII» (2001). ES ASI-

DUO COLABORADOR DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA» Y DE LA DE «HISTORIA NAVAL». HA PARTICIPADO CON DIVERSAS PONENCIAS EN LOS CONGRESOS INTERNACIONALES DE HISTORIA MILITAR DE VIENA, LISBOA Y ESTOCOLMO.

ESTÁ EN POSESIÓN DE LAS SIGUIENTES CONDECORACIONES: ENCOMIENDA, CRUZ Y PLACA DE LA REAL Y MILITAR ORDEN DE SAN HERMENEGILDO, CRUZ DE LA ORDEN DEL MÉRITO NAVAL DE 1ª Y 2ª CLASE, MEDALLA CONMEMORATIVA DEL IV CENTENARIO DE LA BATALLA DE LEPANTO, MENCIÓN HONORÍFICA ESPECIAL, MEDALLA DE LA OTAN Y MEDALLA DE SERVICIOS DE LA VEO. ES MIEMBRO ASOCIADO DE LA ACADEMIA DE LA MARINA DE PORTUGAL.

ESTÁ CASADO Y TIENE 5 HIJOS Y 3 NIETAS.



INTRODUCCIÓN

Definió un polemólogo, quizás simplistamente, la paz diciendo que se trataba de «*un periodo de tiempo entre dos guerras*», si en Europa enfocásemos el periodo histórico comprendido entre el mítico y exagerado asalto a la Bastilla y el verano de 1945, no parecería tan simplista la definición. Concretamente, la transición del siglo XVIII al XIX se ve salpicada de tratados de paz que implicaron cortos respiros para tomar aliento y lanzarse de nuevo a la contienda; fueron las guerras de la Revolución y del Imperio y a ellas nos arrastraron primero la decapitación de un Rey, de la misma sangre que los nuestros, y enseguida los pactos con quienes lo decapitaron.

Si el primer tratado de San Ildefonso (18.08.1796) nos condujo de cabeza a la primera guerra marítima y a sufrir San Vicente y Trinidad, con los éxitos defensivos de Tenerife y Cádiz, el segundo (01.10.1800) nos repondría a D. Manuel Godoy en el poder, que utilizaría, por primera vez en nuestra historia, el título de Generalísimo para arremeter contra las huestes lusitanas. La guerra de las naranjas, por otra parte, supuso, por el tratado de paz firmado en Oporto, el cierre de los puertos portugueses a Inglaterra; Lisboa dejaría, por poco tiempo, de ser una base inglesa.

En el Mediterráneo, para procurarse una base que impidiera nuevas aventuras egipcias y explotando el éxito de Aboukir, los ingleses ocuparon Malta el día 5 de noviembre de 1800, «...*reproduciendo exactamente el sistema empleado para apoderarse de Gibraltar en nombre de S.M. Católica, el primer Carlos III, reconocido por ello como rey de España*»¹, ese segundo jalón de la incipiente ruta imperial, la que les

¹ NÚÑEZ IGLESIAS Indalecio, UGARTE DE LA AZUELA Antonio: «Napoleón los mil días de Egipto». Editorial Naval. Madrid 1985.

llevaría a Chipre, Alejandría... la India, jugaría con la odiosa roca usurpada un importante papel de apoyo a la Royal Navy en su control de las bases de Cartagena y Tolón. No debe olvidarse tampoco la estrecha relación británica, vía Nelson, con el reino de Nápoles, cuyos monarcas, por lo que fuese, no se aliaron con los que habían decapitado a su familiar.

La paz de Amiens (27.03.1802) fue relativamente ventajosa para España; recuperamos para siempre la querida isla de Menorca y perdíamos «for ever» la de la Trinidad, cediendo a los británicos una plataforma fundamental para bloquear las ricas bocas del Orinoco.

En ese breve periodo de paz, Godoy soñó, ya lo había soñado Alberoni casi cien años antes, con una alianza que eludiese a Inglaterra y nos liberase de Francia. Rusia, Suecia, Portugal y España, independientes de las potencias de uno y otro lado del Canal..., la habilidad de don Manuel no dio para tanto y volvió a conversar con París (Convenio de 19-10-1803, *Para reducir a dinero las obligaciones contraídas con Francia*), y los ingleses a querer saber ese convenio y a seguir el Evangelio: «*El que no está conmigo está contra mí*» y nosotros creyéndonos que estábamos en paz...

Y esa paz no era del todo «pacífica», permitan la redundancia, y lo demostró la honrosa muerte, en enero de 1804, del TN D. Manuel Fernández Trelles, comandante de la corbeta correo «Urquijo»² a bordo de su buque; con él perecieron uno de sus oficiales y 13 marineros quedando otros 4 oficiales y 16 marineros heridos. Fue en aguas de Santo Domingo donde fue atacada y apresada su corbeta por la fragata inglesa «Eolus» que la condujo a Jamaica, y enseguida fue puesta en libertad pero sin admisión, por parte del mando inglés, de reclamaciones.

Y así las cosas, esperando el maná que venía de América, montamos lo que hasta finales del XVIII (exactamente hasta el 29 de julio de 1778 en que don Antonio de Ulloa fondeó en Cádiz la última) se conocía como la Flota de Indias. Y la montamos sin discreción, lentamente, dispusimos para ella poca protección y confiamos en que los enemigos de anteayer y de pasado mañana la dejarían pasar con toda libertad hasta las tranquilas aguas de la bahía gaditana.

LA ESCUADRA UGARTE SALE DE LIMA

El día 3 de abril de ese mismo 1804, una escuadrilla (este término no se utilizaba por entonces; los buques, independientemente de su número y porte, podían formar escuadra o no, según el mando y la organización de que se los dotase, lo que si se utilizaba, para escuadras pequeñas, era la palabra división) de tres fragatas, las «Mer-

² De 20 cañones, construida en La Coruña en 1799.

cedes», «Asunción»³ y «Clara», al mando del jefe de escuadra don Tomás de Ugarte, zarpó del Callao de Lima para Montevideo, le costó lo suyo montar Hornos por los proverbiales malos tiempos, y llegó al Plata el día 5 de junio del mismo año, con su jefe afectado de dolencia mortal de la que falleció, en dicha base naval de Montevideo, el 28 de septiembre, cuando contaba con 50 años de edad y 34 de servicios.

SE FORMA EN MONTEVIDEO LA ESCUADRA BUSTAMANTE

Tomó entonces el mando de dicha escuadra el brigadier don José de Bustamante y Guerra, famoso compañero de Malaspina cuando, con las corbetas «Descubierta» y «Atrevida», hicieron la campaña científica en la que circunnavegaron el planeta.

Don José había nacido, como tantos otros guardiamarinas dieciochescos, en la provincia de la Montaña, concretamente en Ontaneda el día 1º de abril de 1753. Sentó plaza de guardiamarina en Cádiz, el día 7 de noviembre de 1770; ascendió a alférez de fragata el día 22 de junio de 1774 y a alférez de navío el día 16 de marzo de 1778. En ese empleo embarcó para las Filipinas en la urca «Santa Inés», que fue apresada por un navío de guerra inglés, por lo que don José sufrió su primera detención en Cork, donde se restableció de las heridas sufridas durante el combate. Tras participar en el combate de cabo Espartel, ascendió a teniente de navío y salió para Veracruz, regresando, vía La Habana, a Cádiz con el cargo de oficial de órdenes de la escuadra que vino con caudales aquel año. Capitán de fragata en 15 de noviembre de 1784, tomó el mando de la «Atrevida», ya comentado, donde hizo los «62 meses a bordo»⁴ y ascendió a capitán de navío el 1 de marzo de 1791.

Recién desembarcado de la «Atrevida», promovió una suscripción de hijos de la Montaña, para que una navío del Rey se hiciese con cargo a sus ricos paisanos emigrantes como regalo de la Provincia, suplicando en la instancia que al efecto elevó que «...se le diese un nombre alusivo a ella; y además, y muy principalmente, que se concediera, pero especialmente en tiempo de guerra, mandase el navío un marino montañés, mientras le hubiese en la Armada de la graduación competente». El navío bautizado «Montañés», alias «Santo Toribio de Mograbejo», se construyó aquí en Ferrol en 1794, fue uno de los de la magnífica 2ª serie de los «Ildefonsinos», debida al sistema de D. José Romero Landa mejorado por D. Julián Retamosa, se perdió por

³ De 34 cañones, construida por Gautier en Ferrol (1772). Se perdió por naufragio sobre la costa bonaerense en 1805, cuando la mandaba el CN don Francisco Deslobes.

⁴ SANFELIÚ ORTIZ, Lorenzo: «62 meses a bordo» La expedición de Malaspina según el diario del Teniente de Navío Don Antonio de Tova Arredondo, 2º Comandante de la «Atrevida» (1789/1794). Editorial Naval, Madrid 1988

temporal en Cádiz, en 1810 y cuando lo mandaba D. José de Quevedo que no era de la Montaña. El «Montañés», «...el mejor barco que jamás hayamos tenido...»⁵, con el «Monarca», también botado en Ferrol y en 1794, seguidos del «Príncipe de Asturias» (La Habana 1794), «Neptuno» (1795-Ferrol) y «Argonauta» (1796-Ferrol), fueron los últimos navíos construidos en el siglo XVIII, ya hasta después, mucho después de Gibraltar, no se hizo nada, estaba D. Manuel en el poder y no reparó en que España poseía todavía casi medio mundo.

Regresando a D. José Bustamante, el 13 de septiembre de 1796 recibió el nombramiento de Gobernador militar y político de Montevideo y Comandante General de los navíos del apostadero del Río de la Plata.

Don José desechó la «Asunción» por inservible y añadió las «Medea» y «Fama», para estibar toda la preciosa carga y aojar a las familias que regresaban a la metrópoli finalizados los destinos en aquellos virreinos (Ver cuadro nº 1).

Cuadro nº 1

Composición de la escuadra del mando de D. José Bustamante que salió con caudales y en tiempo de paz, de Montevideo para Cádiz, el día 9 de agosto de 1804 y fue detenida y apresada en aguas del Cabo Santa María el día 5 de octubre del mismo año.

FRAGATAS	Botadura	Porte	Dotación	Comandante	VICISITUDES
«Medea»	Ferrol 1797	40	279 h	CN D. Francisco de Piedrola y Verdugo GM nº 1846. Nacido en Málaga en 1759 (otros 4 hermanos GGMM)	Insignia de D. José de Bustamante y Guerra, GM nº 1.620. Nacido en Ontaneda 1758. A bordo el mayor general D. Diego de Alvear y Ponce de León. GM nº 1.583. Montilla 1749. Tuvo 2 muertos y 10 heridos
«Sta. Clara»	3ª de este nombre, Ferrol 1784	34	264 h	CN D. Diego Alesón y Bueno, GM 3923, nacido en Gandia en 1760 (hermano de D. Juan José GM nº 2057)	Tuvo 7 muertos y 20 heridos

⁵ BLANCO NÚÑEZ, José María: «La ARMADA ESPAÑOLA EN LA SEGUNDA MITAD DEL Siglo XVIII». IZAR, Madrid 2004

«Fama»	Cartagena 1795	34	264 h	CN D. Miguel Zapiain y Valladares, Aventurero, nacido en Cartagena, familia paterna de San Sebastián	11 muertos y 50 heridos. Entre muertos TF D. Guillermo Bosichi y Moyano, GM n° 2481, nacido en Cádiz en 1772, que falleció en el hospital de Gosport (Portsmouth). Bosichi es apellido griego/veneciano
«Mercedes»	La Habana 1789	40	282 h	CN D. José Manuel de Goicoa y Labart. GM n° 2007, nacido en San Sebastián en 1757	Voló durante la acción. 249 muertos y 50 naufragos recogidos del agua tras la explosión. A bordo la Sra. de Alvear y otros 7 hijos, todos desaparecidos. Entre supervivientes el TN D. Pedro Afán de Rivera, GM n° 4060 (de la Compañía de Cartagena) nacido en Granada en 1763
TOTAL		148	1089		

Se encontraba también en aquel apostadero otro brillante oficial, el capitán de navío don Diego Alvear y Ponce de León, experto en las delimitaciones efectuadas en la provincia de Misiones⁶ tras las disputas con Portugal por aquellos territorios. Don Diego, que en principio había embarcado de transporte en la «Mercedes» con su mujer, ocho hijos y un sobrino, transbordó con el mayor de aquellos, cadete del regimiento de dragones de Buenos Aires⁷, a la «Medea», insignia de Bustamante, por haber sido nombrado mayor general y segundo jefe de la escuadra, dejando al resto de la familia en la «Mercedes».

El resto de los mandos, todos oficiales avezados y experimentados en múltiples campañas, los dejamos reseñados en el cuadro n° 1.

⁶ Dejó impreso un «Diario de la segunda división de límites al mando de D. Diego de Alvear con la descripción de su viaje desde Buenos Aires». 1ª edición, Buenos Aires 1807. También publicó «Relación geográfica e histórica de la provincia de Misiones».

⁷ Con el tiempo adoptaría la nacionalidad argentina, sirviendo en su Ejército y siendo el vencedor de la batalla de Ituzaingó, contra las tropas brasileras, que propició la independencia de la franja oriental, en el día R.O. del Uruguay.

LA NAVEGACIÓN

El día 9 de agosto, listos de todo, zarparon las fragatas de Montevideo y, como era normal en aquella época, sufrieron las típicas fiebres provocadas por el calor equinoccial pero continuaron su derrota al Norte sin mayores problemas, eso sí, interrogando a cuanta vela se ponía a la vista para requerir noticias y confirmar que España continuaba siendo neutral en la guerra que enfrentaba a Inglaterra con Francia.

En la singladura número 57 avistaron las sierras del Algarbe portugués y empezaron a soñar con que en pocos días estarían fondeados ante la Tacita de Plata.

Pero durante ese mes de agosto se habían desarrollado en España desagradables incidentes con los ingleses que conviene señalar ahora.

LA INOPORTUNA «ZAMACOLADA» Y LA IMPERTINENTE ACTUACIÓN DE LORD COCHRANE

A finales del verano de 1804, el gobierno británico supo por el almirante Alexander Cochrane, comandante de la escuadra que bloqueaba a la escuadra francesa surta en Ferrol, que se preparaba un armamento en dicha base y que se habían reunido allí fuerzas españolas considerables, también informó sobre movimientos de tropas francesas en marcha hacia dicho puerto. Efectivamente, los días 19 de julio y 11 de agosto, dicho almirante inglés dirigió al Capitán General de Galicia quejas sobre el supuesto paso de tropas francesas disimuladas que, decía, venían a reforzar la escuadra de Ferrol, y esto en tono de chocante altivez. El Capitán General, D. Francisco Taranco le contestó negando el hecho; diciendo que no era asunto que le «correspondía discutir»; que «los Capitanes Generales no recibían órdenes más que del Rey», y que para cerciorarse de lo que exponía podía dirigirse a su ministro en Madrid. Así lo hizo Cochrane; y Mr. Frere, apoyado en las seguridades que le daba el almirante, pasó dos notas en 20 y 27 de agosto sobre este nuevo motivo de queja⁸.

La escuadra francesa bloqueada era la del almirante Goudon que, procedente de Santo Domingo, tuvo que sufrir cuarentena, en 1803, en la ría de Ares por haberse declarado una epidemia a bordo. La componían cinco navíos de 74 cañones. Más tarde salieron para incorporarse a la de Villeneuve-Gravina. En Ferrol estaban también nueve navíos españoles. Uno de 112 cañones, el «Príncipe de Asturias», otro de 80, el «Neptuno», seis de 74, «Asís», «Monarca», «Montañés», «San Juan Nepomuceno», «San Agustín» y «San Ildefonso», y uno de 64, el «San Fulgencio», todos menos este último terminaron participando en Trafalgar. Por si no llegase con los

⁸ MARLIANI, Manuel: «Combate de Trafalgar». Impreso por orden superior. Madrid 1850. Pág. 123 /124.

franceses y los problemas que de ellos se derivaban, también estaba en Ferrol una división de la República Bátava, a la cual ni la dejaron ser neutral pero, aunque la citan varios autores, no hemos podido encontrar su composición.

La inoportuna «Zamacolada» (17-08-1804), revuelta de las anteiglesias de Bilbao contra la capital de la provincia, por culpa de la inauguración del muelle de la Paz en Abando, resuelta por Mazarredo y Urquijo⁹, provocó órdenes del Gobierno para alistar la escuadra española de Ferrol y llevar tropas a Bilbao. Cochrane temía que los franceses aprovecharan para escapar mezclados con los españoles, actuó con grosera prepotencia y el Gobierno terminó conformándose con las pretensiones inglesas, para no volver a entrar en guerra, y envió las tropas por tierra. De ahí el profuso cruce de correspondencia entre Capitanes Generales de Tierra y Marina (lo era, este último, el teniente general D. Feliz de Tejada y Suárez de Landa) embajador Inglés y Gobierno. Pero Bustamante, como hemos visto, llevaba en la mar desde el día 09-08-1804 (una semana antes de estallar la revuelta aldeana) y no se le ocurrió al Gobierno enviar a nadie a prevenirlo para que cambiase su conocida derrota.

LOS INGLESES PREPARAN LA ACCIÓN

Utilizando como pretexto las acuciantes informaciones de Chrocane, que fueron por supuesto refutadas luego por el Gobierno español y sin pérdida de tiempo, el Almirantazgo envió una escuadrilla a Cádiz para interceptar y detener, por la fuerza si fuese preciso, a Bustamante. Para no escandalizar ni a su Parlamento ni a la opinión pública, formó una división que pareciese justo igual que la española pero que, en la realidad, en potencia de fuego, en adiestramiento y en avidez de botín, tan importante en la mentalidad de la época, era inmensamente superior. Actuando así, el Almirantazgo cumplía con el principio de la economía de esfuerzos y halagaba la tacañería de Lords y Comunes. Fernández Duro, con amargura y mucha propiedad, califica esta decisión británica de «refinamiento inmoral»¹⁰.

Botón de muestra de lo que afirmamos sobre la avidez de botín, lo encontramos en una pequeña biografía del comandante de la fragata «Medusa»: «*En aquellos tiempos donde era fácil obtener en la Armada inglesa honores y riqueza, aquel afortunado Captain John Gore obtuvo en dos exitosas presas la cantidad de 80.000 libras esterlinas*»¹¹.

⁹ NUÑEZ IGLESIAS, Indalecio: «La Zamacolada». Revista de Hª YCª Naval, nº 7, 1984.

¹⁰ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «Armada Española...». Museo Naval. Madrid, 1973. Tomo 8. Pág. 266

¹¹ «Nelson's Hardy and his wife: marriage», en www.kategallison.com.

La composición de la escuadrilla inglesa queda reflejada en el cuadro nº 2.

Cuadro nº 2

Escuadra del Comodoro Graham Moore que batió a la de D. José de Bustamante

Fragatas	Porte /Cbre.	Carro-nadas	Obuses	Dón	Comte.	Vicisitudes
« Indefatigable » En realidad era un navío «recalificado» Total piezas: 46	26/24	16/42	4/12	330	Comodoro Graham Moore española	Insignia Batió a la insignia
« Lively » Total piezas: 50	28/18	18/32	4/9	280	Captain Graham Eden Hamond ¹²	Batió primero a la «Clara» y luego a la Fama». Tuvo 2 muertos y 4 heridos
« Amphion » Total piezas: 46	26/18	18/32	2/9	250	Samuel Sutton	Batió a la «Mercedes». Tuvo 3 heridos.
« Medusa » Total piezas: 42	26/18	12/32	4/9	250	John Gore	Batió a la «Fama»
TOTAL 184	106	64	14	1110		Total: 2 muertos y 7 heridos.

LA ACCIÓN

El relato táctico no es de gran trascendencia; para relatarlo seguiremos el diario de navegación del alférez de fragata D. José María Chacón y Sarroa, de la dotación de la fragata «Fama», por creerlo inédito. Este oficial fue de los que, a pesar de las penurias fernandinas, pasó casi todo su tiempo navegando, mandando buques y realizando continuas operaciones de guerra, tanto en las de emancipación como en la primera carlista, alcanzó el almirantazgo en 1829, fue Capitán General de Ferrol, de Galicia y de Cádiz, Ministro de Marina en un gabinete Mendizábal (el desamortizador), diputado por La Coruña...

¹² Almirante inglés (1779-1862) hijo del también almirante Andrew Snape que vivió entre 1738-1828.

«En la amanecida del 30 de septiembre de 1804, descubriéndose dos bergantines que ceñían el viento, nos mandó el General (es decir, Bustamante) que los reconociésemos, lo que verificamos forzando de vela...»

Los dos bergantines resultaron ser ingleses y comunicaron la gran novedad: *«Bonaparte era Emperador de las Galias»* (desde 18-05-1804), también que se hallaba ante Cádiz una división inglesa, bloqueando dos navíos y una fragata, franceses allí refugiados, y les regalaron a los españoles una *«Gaceta inglesa del 14 de agosto que remitieron al general»*.

El 4 de octubre por la tarde avistaron otra embarcación, un bergantín danés procedente del Estrecho, que afirmó que en el continente reinaba la mayor armonía entre Inglaterra y España y confirmó lo del bloqueo de Cádiz. En la amanecida del día 5, divisaron tierra a gran distancia, la identificaron como la Sierra de Monchique, iban arrumbados al E con viento flojo del N $\frac{1}{4}$ NW, a las 07,00 avistaron cuatro embarcaciones muy a barlovento las cuales, con fuerza de vela, navegando a un largo hacían por las españolas. Visto el cariz, Bustamante ordenó zafarrancho de combate a 08,00 y ordenó formar línea de combate mura a babor. Las inglesas se fueron situando, una a una, ante las españolas y a barlovento de ellas a *«...tiro de pistola...»*, la que quedó al costado de la «Fama» le ordenó en portugués que fachease, a lo que la nuestra respondió que no lo podía hacer sin orden del General, que venía en el matelote de popa. Repitieron tres veces la orden, los ingleses, y su almirante, que izaba la insignia en la que quedó al costado de la «Medea», ordenó un cañonazo con bala, *«...en consecuencia de tal cargó este las mayores y puso su gavia en facha, haciendo lo mismo las demás fragatas (españolas)...»*.

Un bote inglés se dirigió a la «Medea con parlamentario y, durante estas maniobras, la «Mercedes», que venía por su popa, tuvo que salir de la línea pues se la tragaba, por lo que la fragata inglesa que estaba a su costado, la siguió y se colocó por su sotavento.

Viendo el almirante inglés que su bote tardaba en regresar, lo llamó disparando otro cañonazo. Bustamante ordenó izar la señal «Hay peligro» y, sobre las nueve, *«rompió el fuego el almirante inglés y a su imitación hicieron los mismo los demás buques, contestándole nosotros con la mayor brevedad y mareando todos, de lo que resultó que habiéndose retardado un poco en esta maniobra la fragata que teníamos a nuestro costado, ...quedó por la aleta de babor, a distancia tan corta que sus fuegos no permitían los nuestros por la parte de popa, por entrar en nuestras portas no solo los tacos, sino la inflamación de la pólvora de la artillería»*.

Al poco tiempo vieron saltar la «Mercedes» por los aires, la «Fama» trató de escapar, y a punto estuvo de conseguirlo, pero el almirante inglés, al darse cuenta, envió a la más velera de sus fragatas, la «Lively», en su persecución, que, unida a la «Medusa», consiguió su propósito a 12,30 horas, cuando la «Fama» estaba desarbola-

da, con cinco pies de agua en la bodega, siete balazos a flor de agua (los ingleses ya tiraban para hundir) y con 11 muertos y 43 heridos, entre los últimos su Comandante y varios oficiales. La «Fama», como las otras dos apresadas fue conducida a Gosport, donde arribó el día 16 de octubre.

Los botes de los barcos españoles e ingleses lograron rescatar unos cincuenta hombres de la «Mercedes», entre ellos el segundo comandante, teniente de navío D. Pedro Afau, gravemente herido.

El relato inglés que tenemos a la vista dice más o menos lo mismo, la pequeña diferencia entre ambos relatos estriba en la afirmación de que su almirante disparó en «defensa propia» pues sus cañonazos de aviso, pacíficos por tanto, fueron contestados por una salva general de los españoles...

Como pueden comprobar en los cuadros, las bajas inglesas fueron ridículas en comparación con las nuestras, señal evidente de su potencial ofensivo y de su adiestramiento; y habremos de convenir, si nos fiamos de los tristes datos anotados por los mandos de las nuestras, que la más combativa de las tres supervivientes fue la «Fama».

LA TRAGEDIA DEL MAYOR GENERAL

Don Diego Alvear tuvo que asistir espantado a la voladura de la «Mercedes», donde perdió a su mujer, siete hijos y un sobrino. Al llegar a Gosport tuvo que firmar su diario de navegación y en él refleja toda la amargura del proceso de la decisión de Bustamante, cogido entre dos fuegos más terribles que los del inglés, entregarse sin lucha o exponer al inocente pasaje a un riesgo que se demostró terrible. Todos los oficiales de la insignia de Bustamante contestaron unánimemente a la consulta que les hizo su Jefe sobre el dilema anterior, incluso el Mayor que veía la tragedia numantina que se le venía encima, con el parecer de que era imprescindible sustentar el honor de las armas.

Don Diego, en su diario, denuncia la falta de combatividad de la marinería de la fragata insignia, la «Medea», «...de que se habían quejado repetidamente los oficiales que las mandaban (las baterías)», alega que muchos (unos 40) se retiraron asustados a la enfermería a título de convalecientes, por lo que desampararon las mencionadas baterías.

Don Diego Alvear, una vez liberado por los ingleses, volvió a España y contrajo nuevo matrimonio del cual nacieron diez hijos; su hija, doña Sabina Alvear y Ward¹³, publicó la historia de su padre, por eso lo sabemos.

¹³ DE ALVEAR Y WARD, Sabina: «Historia de D. Diego Alvear y Ponce de León, Brigadier de la Armada, los servicios que prestara, los méritos que adquiriera y las obras que escribió, todo suficientemente documentado, por su hija D^a Sabina Alvear y Ward». Madrid, 1891.

EL BOTÍN INGLÉS

En los cuadros 3 y 4 quedan resumidas las «ganancias inglesas», salvó lo de la «Mercedes» que se fue al fondo del mar. Parece ser que las dotaciones de presa inglesas no fueron precisamente honradas y hubo repetidas quejas diplomáticas que nada consiguieron.

Además de lo consignado en el cuadro nº 3, cuyas dos primeras columnas pertenecían a compañías marítimas y el resto venía por cuenta de SM, las fragatas transportaban oro «en pasta», cuyo valor equivalía a 1.269.669 pesos fuertes y también venía a cuenta de S.M.

Estos estados generales están firmados por el mayor general don Diego de Alvear y Ponce de León, a bordo de la fragata «Medea», al ancla en el puerto de Portsmouth a 20 de octubre de 1804¹⁴.

De todas estas cantidades y mercancías, el Gobierno inglés restituyó los **239.634 pesos fuertes** que importaban los fondos de soldadas de las tres fragatas apresadas, negándose a indemnizar a las viudas y huérfanos de la «Mercedes», cuyos 60.000 pesos de fondo de soldadas, evidentemente, se perdieron, es decir el fruto de los ahorros de sus desgraciados maridos y padres sacrificados en tan duras campañas ultramarinas.

Cuadro nº 3

Estado General de los caudales y efectos que conducen las fragatas de guerra de la división del mando de D. José de Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada

Fragatas	Pielas lobomarinó	Pipas Grasa	Vicuña en sacas	Cascarrilla en cajones	Barras Estaño	Galápagos (lingotes) de cobre	Pesos Fuertes Plata
«Medea»	8.995		35	20	1.627	203	521.940
«Fama»	14.930		—	—	300	—	330.000
«Mercedes»	—	10	20	20	1.139	961	221.000
«Clara»	3.000		20	20	1.666	571	234.000
Total	26.925		75	60	4.732	1.735	1.307.634
Total de Particulares							1.859.216
TOTAL GENERAL							3.166.850

¹⁴ Copia del original que existía en el Archivo de la Dirección General de la Armada, de que certifié como archivero. Madrid 2 de enero de 1847.- Firmado, Jun de Dios de Paz. Trascrito por Marliani (ops. Cit).

Cuadro nº 4
Estado General de Caudales por cuenta de particulares

Buques	Caja de soldadas en pesos fuertes	Cajones y zurroneos de «ratania» ¹⁵	Plata en pesos fuertes	Oro reducido a pesos fuertes	Oro en tejos ¹⁶ reducido a pesos fuertes
«Medea»	143.071	32	952.619	279.502	124.600
«Fama»	32.900		316.597	217.756	25.411
«Mercedes»	60.000		590.000	—	—
«Clara»	63.663		—	622.400	—
Total	299.634	32	1.859.216	1.119.658	150.011

Cogido el gusto a la rapiña y conscientes de su superioridad, los ingleses continuaron apresándonos fragatas, así:

Cuadro nº 5
Fragatas apresadas antes de la declaración de guerra

Fecha	Fragata	Porte	Vicisitudes
08-11-04	«Santa Matilde»	34	Construida en La Habana. La mandaba el TN D. José de la Guardia
15-11-04	«Medusa»	¿?	
19-11-04	«Anfitrite»	40	La Habana (1743). Brava defensa de su Comte. CF D. José Juan Varela y Ulloa (Ex cadete Rgto. Sagunto) que murió en la acción. 20 heridos entre ellos 4 oficiales. Lo apresó el «Donegal» enviado por Nelson a reforzar fragatas.
07-12-04	«Santa Gertrudis»	34	Guarnido 1768. CF D. Juan Salomón

Ya no quedó más remedio que regresar al estado de guerra.

¹⁵ Ratania: Arbusto americano de las poligalias, cuya raíz es muy utilizada en medicina como poderoso astringente.

¹⁶ «Oro en pasta», a los de plata se les denomina barras.

EL JUICIO DE BUSTAMANTE

Don José de Bustamante solicitó que su conducta fuese juzgada y así se hizo en junta de generales nombrada por S.M. para examinar las operaciones realizadas por las fragatas de su mando. Presidió la junta el comandante general de Cádiz D. Juan Joaquín Moreno. La junta dictaminó, por R.O. de 10 de enero de 1806, que:

«Habiéndose enterado el rey del acuerdo que ha dirigido el comandante general del departamento de Cádiz, D. Juan Joaquín Moreno, formado por la junta de generales nombrada por S.M. para examinar las operaciones del jefe de escuadra de la Real Armada, D. José de Bustamante y Guerra (según este general ha solicitado) durante el tiempo que mandó las fragatas de guerra Medea, Mercedes, Clara y Fama, con que salió de Montevideo con caudales en agosto de 1804, y el 5 de octubre siguiente fue atacada, batida y apresada esta división por fuerzas superiores inglesas sobre el cabo de Santa maria, en plena paz; y persuadido S.M. por el resultado de esta averiguación, que, tanto en la oportuna salida de los buques, con arreglo a las órdenes comunicadas, como en la acertada derrota en la navegación, y en el encuentro y combate con las fragatas inglesas, procedió D. José de Bustamante con todo el pulso que se requería para evitar el resultado intentado, cuando fue inevitable la acción, trabó el combate, y lo sostuvo hasta donde lo permitieron las circunstancias, contra fuerzas tan superiores, como eran cuatro fragatas contra tres...se ha servido S.M. aprobar la conducta y proceder de este general, declarándole libre de todo cargo, y apto para ser empleado en los mandos y comisiones que S.M. tenga a bien conferirle. Y como del mismo examen hecho por la junta no parece cargo alguno contra los comandantes y oficiales de las fragatas, quienes llenaron sus deberes honoríficamente, se ha dignado S.M. relevarles de toda responsabilidad, y mandar que puedan ser empleados en lo sucesivo en todos los destinos y cargos propios de su carrera»¹⁷.

D. Juan Joaquín Moreno de Hourlier Mendoza y Wertier, por ausencia del Capitán General propietario D. José de Mazarredo, desterrado, por la funesta manía de decir la verdad, en su Bilbao natal y de allí, por culpa de su intervención en la Zamacolada, pasaportado a Santoña, mandaba el Departamento y era un experimentado general de Marina en la cual servía desde el 4 de marzo de 1751 en que sentó plaza de guardiamarina en Cádiz.

Defensor del Morro de La Habana, cuando era teniente de navío. Tercer jefe de la escuadra Córdova en San Vicente, del cual fue de los pocos absueltos y libres de

¹⁷ MARLIANI, Manuel: Ops. Cit. Transcribe los partes de Bustamante, Zapiain y esta R.O. de 10 de enero de 1806.

todo cargo y, además, se le recomendó por su conducta inteligente y brava en dicho combate.

Por R.O. de 26 de septiembre de 1799, se le confirió el mando de la escuadra del departamento de Ferrol, arbolando su insignia en el «Real Carlos» (112 c.) y a su bordo se hallaba cuando el ataque de los ingleses del 25 de agosto de 1800, su diario de esta acción¹⁸ está transcrito en la biografía que de él hizo el almirante Pavía. En Cádiz le tocó vivir, mandando la escuadra, la tragedia de los tres puentes («Real Carlos» vs. «San Hermenegildo») y, ya de comandante general, lo de Trafalgar.

LA GUERRA

El apresamiento de nuestras fragatas provocó el vertido de ríos de tinta por toda Europa. En la propia Inglaterra se editaron 15.000 ejemplares de una obrita que comenzaba denunciando «*El gran delito que acaba de cometerse; la Ley de las naciones ha padecido la violación más atroz...*». Diversos autores, tanto españoles como ingleses, publicaron sus desfavorables opiniones, pero de nada sirvieron, de una manera u otra era la continuación de lo que desde Isabel la Grande se venía haciendo y, golpes de pecho puritanos aparte, otros se encargaron de justificar la acción.

Al Gobierno español no le quedó otra salida que declarar la guerra, para alegría del flamante Emperador que, unos días antes (02-12-04) de que la Gaceta de Madrid publicase tal declaración (14-12-1804), se había autocoronado Emperador de los franceses, en «Nôtre Dame» de Paris y ante la atónita mirada de S.S. el Papa Pío VII.

LA CAMPAÑA ESTRATÉGICA

La primera salida de la escuadra Villeneuve de Tolón (17-01-1805) marca el inicio de la larga campaña estratégica con la que Napoleón pretendía invadir la Gran Bretaña. La campaña, cuajada por una y otra parte de más errores que aciertos, llevó a nuestra escuadra Gravina, combinada una vez más con la francesa, a las Antillas, donde nada se consiguió, para regresar a Vigo y Ferrol, tras lo de Finisterre, y por fin a Cádiz, de donde salió para el desastre del 21 de octubre de 1805, que dio al traste con los grandes esfuerzos hechos, sobre todo por el marqués de la Ensenada, desde la fundación de la Real Armada en 1717, hasta la subida al poder de D. Manuel Godoy (o más precisamente hasta que éste admitió la dimisión de Antonio Valdés por el «affaire» Malaspina) de funesta memoria en la Armada Española.

¹⁸ PAVÍA, Francisco de Paula: «Galería biográfica de los generales de Marina». Madrid, 1873. Tomo II. Pág. 553/572.

REFERENCIAS

- BLANCO NUÑEZ, JOSÉ MARÍA: «La Armada española en la segunda mitad del Siglo XVIII»; Izar, Madrid 2004.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO: «Armada Española...». Museo Naval. Madrid, 1973. Tomo 8. Pág. 266.
- MARLIANI, MANUEL: «Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española contra las aseeriones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio». Impreso por orden superior. Madrid 1850.
- NUÑEZ IGLESIAS, INDALECIO: «La Zamacolada». Revista de Hª y Cª Naval, nº 7, 1984.
- NUÑEZ IGLESIAS, INDALECIO, UGARTE DE LA AZUELA ANTONIO: «Napoleón los mil días de Egipto». Editorial Naval. Madrid 1985.
- DE ALVEAR Y WARD, SABINA: «Historia de D. Diego Alvear y Ponce de León, Brigadier de la Armada, los servicios que prestara, los méritos que adquiriera y las obras que escribió, todo suficientemente documentado, por su hija Dª Sabina Alvear y Ward». Madrid, 1891.