

EL NAUFRAGIO DE LA FRAGATA *NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE*

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

Resumen

El artículo trata del naufragio en 1799, en Denia, de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, a fin de rebatir la versión que los miembros de la Sociedad de Salvamento de Náufragos de la localidad alicantina, ochenta años después de ocurridos los hechos, dieron sobre el suceso.

Palabras clave: naufragios, fragata *Guadalupe*.

Introducción

UNO de los muchos naufragios que han quedado olvidados en los anales de la plurisecular Marina de Guerra española es el de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, que en marzo de 1799 vino a perderse en las proximidades de la localidad alicantina de Denia.

Este suceso, en apariencia sin mayor interés histórico, ofrece al investigador naval un matiz que consideramos singular, ya que como consecuencia de una interpretación equívoca, divulgada más de ochenta años después de ocurridos los hechos, sobre la causa de su pérdida, su comandante quedó señalado como único responsable de la catástrofe, haciendo caer en el error a algunos historiadores que, sin estudiar con el debido rigor el caso, dieron por buena esta falsa versión de los hechos.

Nos proponemos, pues, enmendar esta injusticia histórica contando los antecedentes y circunstancias del naufragio, lo cual nos permitirá valorar lo pertinente del proceder de su comandante, quien en tan difícil coyuntura tomó decisiones que, en todos los casos, bascularon entre el sentido común y el estricto cumplimiento de las Ordenanzas.

El buque

El 26 de octubre de 1785 se ordenó la construcción en La Habana de una fragata de 36 cañones que, siguiendo los planos de la *Santa*

Rosa (1), llevaría el nombre de *Nuestra Señora de Guadalupe*. Es necesario recordar aquí que la *Santa Rosa* se había basado a su vez en los planos de la *Santa Catalina*, fragata del mismo porte construida en Guarnizo en 1767 con arreglo al sistema implantado en su momento por el ingeniero general francés François Gautier (2).

Comparemos la estática de ambas:

BUQUE	ESLORA	MANGA	PUNTAL
<i>Santa Catalina</i>	43,11 m	11,11 m	5,43
<i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	44,85 m	11,42 m	5,57

Ni la *Santa Catalina* ni la *Santa Rosa* fueron nunca conceptuadas como buenos buques de guerra. De hecho, en sus pruebas de mar, el comandante de la primera observó varios defectos en ella, sobre todo las grandes cabezadas y balances que experimentaba con mala mar, lo cual impedía la utilización de su artillería y provocaba inundaciones en el castillo.

Por eso extraña la decisión de hacer de la *Guadalupe* una fragata idéntica a ellas, más aún si tenemos en cuenta que, cuando se comenzó su construcción, ya estaba vigente el Reglamento de Maderas, aprobado por S.M. el 4 de septiembre de 1783, de don José Romero Fernández de Landa, discípulo y sucesor del francés en el cargo de ingeniero general, quien había logrado perfeccionar el anterior sistema constructivo al reducir considerablemente la masa de la estructura general de las embarcaciones de guerra, lo que dio como resultado unos buques más ligeros y marinos.

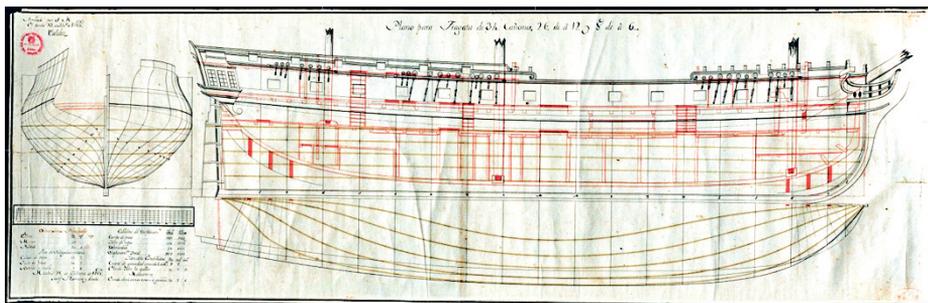
Por ello, es lógico pensar que la *Guadalupe* heredó los defectos de sus predecesoras; y eso a pesar de que se fabricó en el astillero más sobresaliente de la Corona y de que en su ejecución se emplearon las mejores materias primas. De hecho, los barcos salidos de las gradas habaneras tenían a la sazón fama de ser los más robustos, debido a la nobleza de las maderas empleadas en su construcción, que además de ser las más resistentes, no se astillaban en combate.

La supervisión del acopio de materiales y la puesta de quilla de la *Guadalupe* estuvieron a cargo del director de construcción y comandante de ingenieros del establecimiento, el capitán de fragata Luis Mesía. A partir de 1786 fue relevado por el de igual clase, aunque aún con el empleo de teniente de navío, don Juan Vicente Plo (3), quien asistido por su segundo, el ingeniero ordinario Joseph Pilón y Espejo, fue el responsable de botar y alistar al buque.

(1) Esto sería confirmado oficialmente en la instrucción de 12 de diciembre de 1786. La *Santa Rosa* había sido construida en Ferrol en 1782 y tenía un arqueo de 591 toneladas.

(2) Debemos recordar que las Ordenanzas de 1770 y 1772, que regulaban el Cuerpo de Ingenieros de Marina, dejaban clara la competencia exclusiva del ingeniero general para proyectar los planos de nuevos buques.

(3) A título de mera curiosidad, y para hacer ver al lector la «silla caliente» en la que se había convertido aquel puesto, el 24 de julio de 1787 Plo sería sustituido por Francisco Aufrán de la Torre, hijo, por cierto, del celeberrimo Cipriano Aufrán.



Plano de una fragata de 34 cañones de la época. Museo Naval, Madrid

Con 608 toneladas de arqueo (4), se la armó con 28 cañones de a 12 libras en la primera batería, y con ocho de a seis en la segunda, poder ofensivo que se completaba con dos pedreros de a 2 libras (5).

Se echó al agua el 4 de noviembre de 1786 y se la forró con plancha de cobre. Su dotación estaba formada en tiempo de paz por 222 hombres.

Su vida naval

La *Guadalupe*, tras completar su alistamiento, se integró en la escuadra de La Habana. Su primer comandante fue Bruzo Hezeta, quien ocupó el puesto desde el 17 de febrero de 1787 hasta el 15 de febrero del año siguiente. En esta fecha le sustituyó el capitán de fragata Luis de Toledo, que sería el encargado de conducirla a la Península. Arribada felizmente a Cádiz el 3 de septiembre del citado año, el 1 de octubre tomó su mando el brigadier Estanislao Juez Sarmiento, con el que hizo varios viajes de Cádiz a Ferrol transportando caudales y artillería.

En su historial merece reseñarse que en abril de 1789 fue comisionada para llevar a Tánger unos depósitos que el emperador de Marruecos tenía en Cádiz.

En 1789, durante el reinado de Carlos IV, el ministro Antonio Valdés mandó crear la denominada Escuadra de Evoluciones, pero debido a la situación de la Hacienda, cuyas arcas se encontraban exhaustas a causa de los muchos caudales empleados tanto durante la guerra de independencia de los Estados Unidos como en el bombardeo de Argel, tuvo que echarse mano de cuatro buques de cada departamento.

(4) La utilización de tonelada (unidad de peso que equivalía a 20 quintales) para dos conceptos de medida diferentes, el arqueo y el peso, ha dado lugar a múltiples equívocos. Una cosa es el desplazamiento de la nave y otra la capacidad de carga, como saben nuestros lectores.

(5) Véase AGMAB, Estado de Fuerza y Vida, leg. 2235/27 (323).



Félix Ignacio de Tejada. Museo Naval, Madrid

La comisión debía conseguir los siguientes objetivos:

- viajar a los reinos italianos para anunciar la proclamación de Carlos IV;
- hacer entrega a Fernando I, rey de Nápoles, de un cargamento de preciados cristales de La Granja con que le obsequiaba el monarca español;
- arribar a Liorna con objeto de que los buques fueran revistados por la hermana de Carlos IV, la duquesa de Toscana, quien algún tiempo antes había manifestado este deseo por carta al rey.

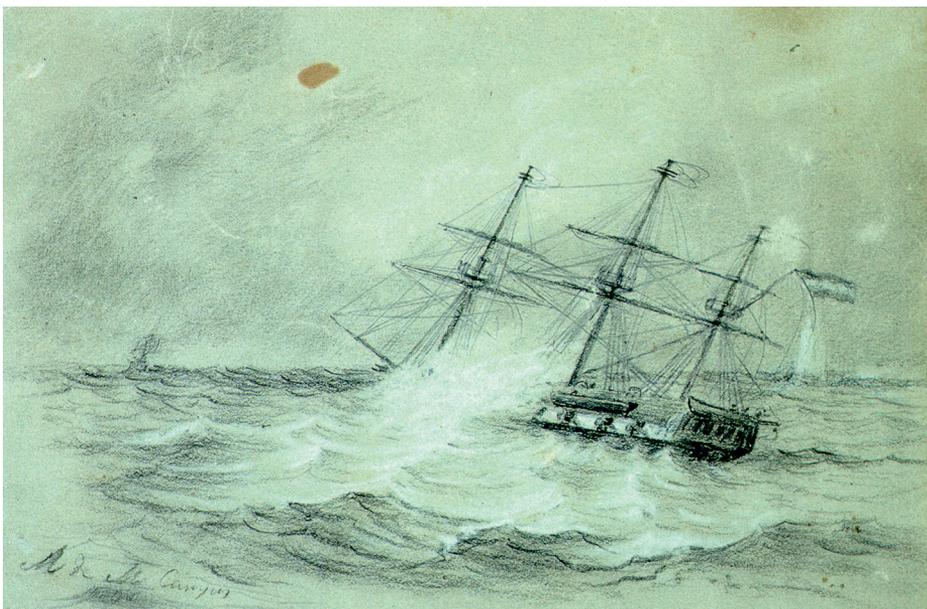
Al mando del inspector general, Félix Ignacio de Tejada, dicha escuadra estuvo integrada por trece buques, de los cuales el departamento de Cádiz aportó el navío *Bahama*, el bergantín *Flecha* y las fragatas *Santa Perpetua* y nuestra protagonista, la *Nuestra Señora de Guadalupe*, que en aquel momento, como dijimos, se encontraba al mando del capitán de fragata Estanislao Juez Sarmiento y González de Villa.

El viaje se hizo con éxito durante junio, lo que le procuró a Tejada recibir la llave de gentilhombre de cámara con entrada.

La fragata quedó desarmada en Cádiz. Las únicas noticias posteriores que tenemos de ella antes de los hechos de que se ocupan estas páginas son unas vagas referencias de su navegación, en 1794, en aguas coruñesas escoltando a la urca *Anunciación*.

El naufragio

Bajo el mando del capitán de fragata José de la Encina, la *Guadalupe* zarpó el 14 de marzo de 1799 de Palamós. Su destino previsto era Cartagena, pero las desfavorables condiciones meteorológicas hicieron que De la Encina estimase prudente dirigirse a algún fondeadero seguro en Tarragona o Los Alfaques, aunque a la postre, con el temporal empeorando por momentos, tuvo que optar por quedar a la expectativa en las inmediaciones de las Columbretes. Al amanecer, habiendo mejorado algo el tiempo, pudo poner de nuevo rumbo a la costa. Fue entonces cuando comenzó a gestarse la tragedia. A mitad de camino, desde cubierta se avistaron varias velas, que pronto se identificaron como enemigas: pertenecían al navío *Centaur*, de 74 cañones



Fragata española navegando en pleno temporal. Museo Naval, Madrid

(6); la corbeta *Cormorant* (7), de 20, y un bergantín sin identificar, todos ellos de la Royal Navy. Su comandante, ante la superioridad del adversario, decidió escapar, comenzando de esta manera una persecución bajo un viento flojo del suroeste y mar gruesa del este.

A las seis de la tarde, los buques de la Royal Navy estaban a solo tres millas de la fragata española. Pero una hora y media después comenzó a llover y arreció el viento. De la Encina, entonces, ya bajo la oscuridad de la noche, decidió aprovechar la coyuntura para cambiar de rumbo y dar todo el aparejo hacia el cabo de San Antonio, intentando de esta manera despistar a los enemigos.

A las nueve, desde la fragata española se oyó un cañonazo a popa, por lo que el comandante dedujo que el enemigo aún le pisaba los talones. Así pues, entendió que lo más prudente era aguantar en la mar hasta el día siguiente, cuando, evaluando la amenaza, decidiría poner rumbo a Altea, a Benidorm o, si la suerte le acompañaba, incluso a Alicante.

Pero de pronto la nave quedó a merced de una fuerte corriente, que sería causa de que a las cuatro y media de la madrugada (ya del 16 de marzo)

(6) Era un buque de construcción muy reciente, pues había sido botado el 14 de marzo de 1797 en el astillero de Woolwich. Estaba armado con 28 cañones de a 32 libras, treinta de a 24 y dieciséis de a 9.

(7) Esta corbeta, cuyo nombre original era *Etna*, había sido apresada a los franceses.

acabara encallando de manera violenta en la Punta del Sardo, frente a la playa Trampolí, a un centenar de metros de la costa.

La verdadera causa de su pérdida

Como decíamos al comenzar este trabajo, lo que nos motiva a escribir estas líneas es exponer al lector nuestro punto de vista sobre cuál fue la verdadera causa de la pérdida de la *Nuestra Señora de Guadalupe*, ya que la *sui generis* interpretación que del suceso ofreció en 1884 la comisión ejecutiva de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (con motivo del homenaje del que párrafos más adelante daremos cuenta) no es verosímil, lo que no ha sido óbice para que distintos historiadores hayan especulado con que su comandante hizo naufragar deliberadamente la fragata (8).

Si bien es cierto que el artículo 152 de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 8 de marzo de 1793 obligaba a su comandante a «combatir hasta donde quepa sus fuerzas contra cualquier superioridad, de modo que aún rendido sea de honor su defensa entre los enemigos: si fuese posible, varará en costa amiga o enemiga antes de rendirse», dicho precepto continuaba estableciendo como condición *sine qua non* para ello que «cuando no haya un riesgo próximo de parecer el Equipaje en el naufragio: y aún después de varado será su obligación defender el bajel, y finalmente quemarle si no pudiese evitar de otro modo que el enemigo se apodere de él».

Consideramos por tanto poco probable que De la Encina no solo se saltara este punto de la legislación vigente, sino que tampoco atendiera a la obligación básica de todo comandante de preservar la integridad de su nave y velar por la seguridad de su dotación. Lo más lógico, pues, es suponer que la colisión fue accidental y vino propiciada por lo cerrado de la noche, las malas condiciones meteorológicas y la citada irrupción de la corriente, que hizo perder el rumbo a la fragata.

Operaciones de salvamento

Como resultado del impacto, el casco quedó encallado en las rocas. Muy poco tiempo tardó el comandante en darse cuenta de que el buque estaba perdido, por lo que ordenó picar los palos y echar al agua los botes aunque, debido a la mala mar, todos ellos naufragaron.

A la mañana siguiente ordenó disparar cañonazos a intervalos regulares para avisar de la catástrofe. Inmediatamente fue informado del suceso el comisario de Marina de Denia, Tomás Vibes, quien ordenó a toda la matrícula

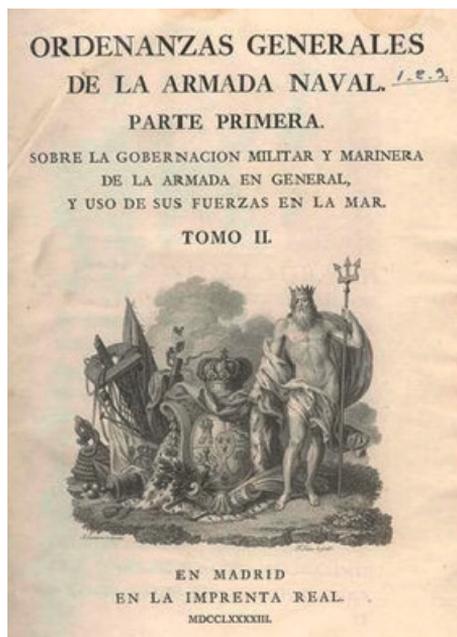
(8) Y así, *Vida Marítima*, en la página 8 de su número de 30 de septiembre de 1902, afirmaba que «antes que rendirse, prefirió embarrancar».

de su jurisdicción acudir en ayuda de los naufragos. Los rescatadores intentaron acercarse al buque por medio de lanchas, pero la resaca lo hizo imposible, aunque al menos sí consiguieron suministrar a las víctimas algún socorro a distancia, en forma de víveres y aguardiente.

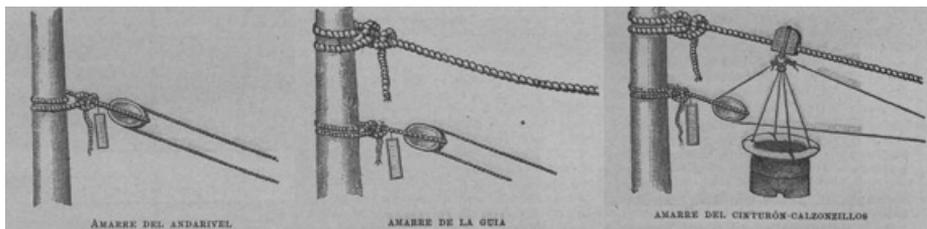
En vista de ello, el comandante vio claro que el único método seguro para salvar a sus hombres era llevar un cabo a tierra para establecer un andarivel. Pero, por más que se echaron al mar un sinnúmero de objetos a los que se amarró la estacha, no hubo forma de recogerla desde la playa. Y es que las aguas estaban tan embravecidas que dos heroicos marineros que se presentaron voluntarios a su comandante para llevarla a nado perecieron ahogados en el intento.

Entre las doce y la una de la tarde (9), el casco se quebró en dos mitades. Comoquiera que la parte de popa se sumergió inmediatamente, la dotación buscó la salvación en el castillo del buque. Una hora más tarde, la situación pasó a ser desesperada: la mitad de lo que quedaba a flote se seccionó en otras dos mitades, precipitándose muchos de los naufragos al mar. Los más afortunados consiguieron ganar tierra, mientras que otros morían sepultados por los cañones, que también salieron despedidos.

Fue entonces cuando un grumete de origen napolitano, Andrés Martina, que curiosamente se encontraba arrestado antes del naufragio y había quedado en el fragmento mayor —el costado de estribor del castillo—, se lanzó al agua y, venciendo la corriente y el oleaje, consiguió llegar sano y salvo a la playa. Rechazando los ofrecimientos de ropa y cobijo que le ofrecieron, pidió un cabo de gran longitud y, sin pérdida de tiempo, se lo amarró a la cintura y nadó con decisión hacia el buque, que consiguió ganar ya casi exhausto. Recogido por sus compañeros, gracias a su acción estos pudieron dar el andarivel por el que, siguiendo las instrucciones de su comandante, pasaron a tierra primero los más débiles, y luego los más aptos, lo que permitió finalmente poner a salvo a un total de 180 hombres.



(9) Sobre este punto hay desavenencia entre las fuentes.



Maniobra de andarivel. Colección del autor

Algunas anécdotas del naufragio

Un siglo después, el bote salvavidas de la estación de salvamento de la citada localidad alicantina fue bautizado *Martina*, en honor del valiente marino. El *Martina* era una embarcación del tipo Beeching-Peake construida en la ciudad británica de Newcastle. Medía 10,36 metros de eslora, 3,65 de manga y 1,27 de puntal. Según un manual de la época, sus más sobresalientes características eran las siguientes:

«... agudo por ambas extremidades y algo más fino de popa que de proa. Su casco está formado con doble tabla de caoba sobrepuesta y cruzada a 45°, que lleva una falsa quilla de hierro forjado. Tiene una cubierta corrida que deja bajo ella un espacio estanco ocupado en casi su totalidad por cajas de aire, y atravesado por seis tubos de cobre cerrados con válvulas automáticas (...) esta clase de botes reúne las condiciones de estabilidad, aun cuando embarque mucha agua, insubmersibilidad, desalojamiento automático del agua que les entre, adrizamiento automático si zozobran».

El guardiamarina habilitado de oficial Fabio Pascual de Pobil protagonizó otra de las anécdotas del luctuoso hecho, pues vino a parar, como el que dice, a la puerta de casa, ya que era natural de la provincia de Alicante (10). Pero su fortuna fue solo aparente, pues de resultas del naufragio contrajo una grave afección pulmonar que lo inhabilitó para el servicio en la Armada. Cuatro años después del suceso, tras varias prórrogas de su baja por enfermedad, solicitó el retiro. Durante los últimos años de vida, este dianense residió en Onteniente, buscando, seguramente, alejarse de aquel cruel mar artífice de su desgracia.

Un triste saldo

El resultado final del naufragio fue desolador. De los 327 hombres que componían la dotación de la fragata, 147 fallecieron, entre ellos el segundo

(10) Véase AGMAB, Cuerpo General, leg. 520/895.

comandante, teniente de navío José María Echenique, a quien hay que sumar el teniente de fragata Joaquín Olaeta, el piloto Elías Antonio Martínez, el contador Manuel Valderrama, el cirujano Diego Sánchez, los guardiamarinas José Soler, Ramón Delás y Antonio Rodríguez (11), y el teniente de infantería del Regimiento de Hibernia Santiago Veró.

Los 107 cadáveres que se pudieron recuperar (12) —a excepción de los de los oficiales, que recibieron sepultura en la iglesia parroquial—, fueron enterrados el día 27 siguiente frente al lugar del naufragio.

Atendidos en distintitos domicilios, a los supervivientes se les dio abrigo y un buen caldo caliente. Una vez repuestos, los más sanos retornarían al arsenal de Cartagena el día 31 del mismo mes, y los últimos, el 8 de mayo.

La memoria popular evocó la tragedia con una famosa copla que decía:

*La fragata Guadalupe lleva mucha fantasía
y al cabo de San Antonio, misericordia pedía.*

Los restos del buque se esparcen en un pecio de 2.000 metros cuadrados. Desde la superficie aún se pueden distinguir, con una barca mirafondos, algún cañón y munición varia.

Entre 1998 y 1999, a instancias del Ayuntamiento de Denia, se realizó una prospección subacuática sobre el yacimiento que permitió recuperar un buen número de clavos y placas de cobre, así como 19 monedas de plata de ocho reales de la época de Carlos III y Carlos IV, un escudo de oro, ajuar militar diverso y un trozo de sextante.

La villa alicantina tiene aún hoy tan presente el suceso que regularmente organiza conferencias en torno al naufragio. De hecho, el año pasado (2014) se decidió bautizar con el nombre de *Guadalupe* una lancha del Servicio Municipal Medioambiental Marino y de Pesca, y el 16 de marzo de este año, con la colaboración del patrullero de la Armada *Vigía*, se ofició una ofrenda floral en recuerdo de las víctimas.

Fuentes documentales

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Expedientes Personales, Cuerpo General, legs. 620 (895) y 520 (895); Naufragios, leg. 189; Estados de Fuerza y Vida, leg. 2235/27 (323).

(11) Completaban, aparte de los reseñados, la plana mayor del buque el capellán Josef Ramos de Castro, el teniente de navío Fulgencio Urrutia, el alférez de fragata Manuel Terreyro, el guardiamarina habilitado de oficial Juan Bustamane, los pilotos Pedro Garrido y Ramón Roig y los meritorios Josef Olmos y Josef Piedemonte.

(12) Los cuerpos del teniente de navío Jose María Echarrique, el de Infantería Santiago Vives, los guardiamarinas José Soler, Ramón Delas y Antonio Rodríguez, el cirujano Diego Sánchez, el piloto Elías Antonio Martínez, así como de 33 marineros, no pudieron recuperarse.

Bibliografía

- CHABAS, Roque: «Naufragio de la *Guadalupe*» en *El Archivo. Revista Literaria Semanal*, núms. 4 y 5, de 27 de mayo y 3 de junio de 1886, respectivamente.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*. Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y Lopez, Madrid, 1867.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850*. Madrid, 2013.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José M.^a de: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*. Universidade da Coruña, Servicio de Publicaciones, La Coruña, 1998.
- PAVÍA PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*. Imprenta de J. López, Madrid, 1873.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antoni: *Dénia i la seua història en el servei de salvament de naufrags (1883/4-1972)*. Ajuntament de Dénia, Delegació de Cultura, 2002.
- VV.AA.: *El último viaje de la Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid, 2014.