

LA ÚLTIMA MISIÓN DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES

Susana GARCÍA RAMÍREZ
Licenciada en Geografía e Historia

«... lo cierto del caso es que no metimos en un puño a aquellos herejes por mor de que el demonio fue y pegó fuego a la santabárbara de la Mercedes, que se voló en un suspiro, y todos con este suceso, nos afligimos tanto, sintiéndonos tan apocados (...), no por falta de valor, sino por aquello que dicen (...) en la moral (...) pues (...) denque el mismo momento nos vimos perdidos».

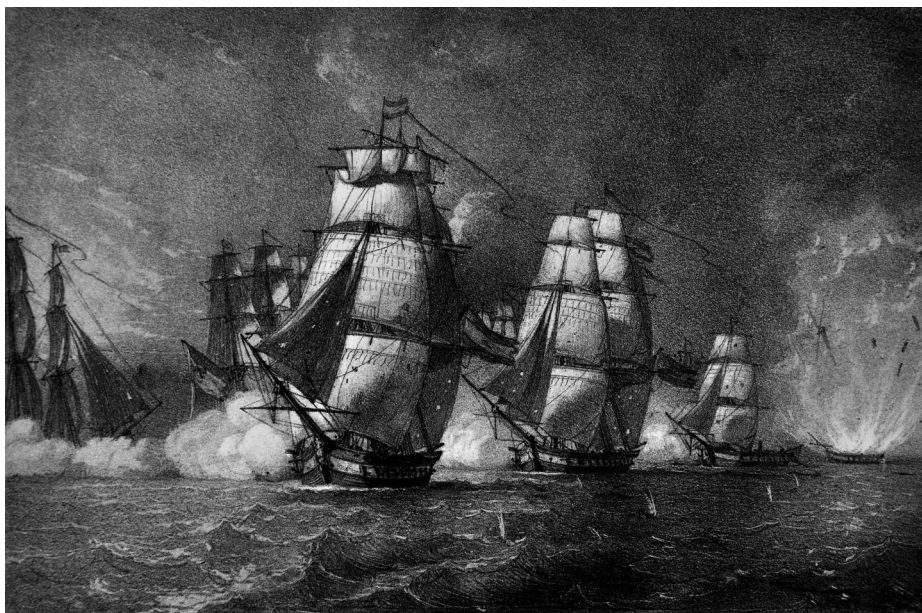
Benito Pérez Galdós, *Trafalgar*, 1873.

CUANDO el 5 de octubre de 1804 la flotilla española de la que formaba parte la fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes* fue atacada, sin previa declaración de guerra, por otra británica que la acechaba frente al cabo de Santa María, no era la primera vez que la *Mercedes* se enfrentaba a la Royal Navy ante la costa del Algarve portugués. Siete años antes, durante la guerra que España declaró a Gran Bretaña en 1796, la fragata formaba parte de la escuadra que al mando del general Córdoba había combatido frente al cabo de San Vicente (14 febr. 1797) contra la inglesa del almirante Jervis (1). La derrota sufrida entonces por la Armada española reflejó el estado de declive en que se había sumido tras un esplendor cuyo cenit se había alcanzado en 1793 (2). Durante este proceso de decadencia, el número de buques en construcción había ido descendiendo paralelamente al aumento de la escasez de suministros en los arsenales y al de los impagos, mientras la endémica insuficiencia de marinería se multiplicaba hasta convertirse en crítica tras los estragos causados por una enfermedad epidémica nueva, la fiebre amarilla. Transcurrido un mes escaso desde que la *Mercedes* se hundiera como consecuencia de la agresión en el cabo de Santa María, el generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, Manuel Godoy, resumía al entonces embajador de España en París, Federico Gravina, la situación de la Armada española con estas palabras: «Los arsenales están sin repuestos, las maestranzas extinguidas por la peste y la miseria, la marinería prófuga, los ramos de víveres escasos ...» (3). Y solo dos meses después de la pérdida de la fragata, Carlos

(1) «Tras la derrota, la *Mercedes* escoltó al navío *Santísima Trinidad* hasta Cádiz, aprovechando «la oportunidad del viento, y la noche para hacer derrota a Cádiz». Archivo del Museo Naval (AMN) 384, Ms. 950.

(2) Véase NÚÑEZ IGLESIAS y BLANCO NÚÑEZ.

(3) Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), colección JPG, Ms. 11/8304, ff. 15-16. Oficio firmado el 21 de noviembre de 1804, en Madrid, por el príncipe de la Paz.



Combate del cabo de Santa María, estampa litográfica incluida en *Historia de la Marina Real española*, de José Ferrer de Couto y José March y Labores (J.J. Martínez, lit., 1854). Museo Naval de Madrid, sign. BMN 1112bis.

IV declaraba formalmente la guerra a Gran Bretaña, en la que la Real Armada se vería abocada al desastre de Trafalgar.

La última misión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, consecuencia de la guerra contra Gran Bretaña de 1796

La imagen legada por Godoy no difiere de la correspondiente a la situación existente dos años antes, cuando, mediante un oficio que firmó el 13 de septiembre de 1802, asignó a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* la que a la postre sería su última misión. Hacía seis meses que la paz pactada en Amiens (27 marzo 1802) había puesto fin a la guerra contra Gran Bretaña, pero el Generalísimo intuía que el armisticio no duraría mucho, a pesar de su nombre («Tratado definitivo de paz entre S. M. el rey de España, la República Francesa y la República Bátava, de una parte, y el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, de la otra»). El convenio concluía la contienda iniciada en octubre de 1796 como consecuencia de la alianza ofensivo-defensiva frente a Inglaterra que el 18 de agosto de ese mismo año habían pactado en el palacio de La Granja la monarquía católica española y el directorio ejecutivo de la República Francesa (el tratado de San Ildefonso). Mediante este acuerdo, España se comprometía a poner a disposición de Francia 15 navíos,

seis fragatas y cuatro corbetas, además de 18.000 hombres de infantería, 6.000 de caballería y medios de artillería proporcionales a estas fuerzas.

Iniciada la contienda, la superioridad de la flota británica sobre sus enemigos no tardó en manifestarse (4). Dos días después del desastre de San Vicente, que provocó la interrupción del tráfico entre España y América, la Royal Navy avanzaba en su objetivo de suspender el tráfico ultramarino al arrebatar a España la isla de Trinidad y, con ello, una base fundamental del sistema financiero español. Ambos episodios presagiaban que la guerra resultaría catastrófica para el comercio español.

Muchos años después de estos hechos, Godoy, desde su exilio parisiense, justificaría la alianza de España con Francia en la ofensiva contra Gran Bretaña como «una necesidad acarreada por la dura alternativa en que nos puso su gobierno de luchar con la Francia o luchar con la Inglaterra. Preferida la lid con esta última, como nuestro honor lo dictaba tanto o más que nuestra propia conveniencia» (5), y señalaría como una consecuencia de ese compromiso la pérdida de Menorca en noviembre de 1798, puntualizando que «este revés no fue en el tiempo de mi mando. Yo me había retirado desde marzo» (6). También referiría las victorias españolas sobre Gran Bretaña durante esa guerra, en algunas de las cuales había intervenido la *Mercedes*.

La primera de ellas tuvo lugar durante el bloqueo británico de Cádiz iniciado en abril de 1797 por John Jervis, que había sido recompensado con el título de conde de San Vicente tras ese combate. La *Mercedes*, integrada ahora en la Escuadra del Océano, mandada por el general Mazarredo, participó en la defensa de la ciudad, cuyos famosos bombardeos del 3 y el 5 de julio de 1797 fueron dirigidos por Nelson, y al año siguiente consiguió burlar el bloqueo con el navío *Monarca* y la fragata *Paz* y salir hacia América, de donde regresó con caudales (7).

Impedir la llegada de caudales ultramarinos a España e ingresarlos en las arcas propias fue el propósito de las acciones corsarias británicas de esos años. Este fue el objetivo de la operación anfibia planeada por Nelson para asaltar, en julio de 1797, Santa Cruz de Tenerife, donde esperaba capturar la fragata *Princesa* y el cargamento desembarcado (8). Pero el ataque, en el que Nelson resultó gravemente herido en el brazo derecho —que le hubo de ser amputado—, fue repelido por el comandante general de Canarias, el general Gutiérrez. Tras la victoria, Gutiérrez, demostrando que la guerra no debía impedir el comportamiento caballeroso entre enemigos civilizados (9),

(4) Véase un reciente análisis comparativo de las armadas de España, Francia y Gran Bretaña relativo a los años en que navegó la *Mercedes*, en FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, pp. 64-79.

(5) GODOY, t. II, p. 73.

(6) *Ibíd.*, p. 79.

(7) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), leg. 3563.

(8) Sobre el carácter corsario de esta acción y sus vinculaciones tanto con los motines de la marinería británica como con los postulados de la guerra de aniquilación que establecería Von Clausewitz, véase GUIMERÁ RAVINA, pp. 43-84.

(9) *Ibíd.*, p. 80.

permitió a los británicos una capitulación honorable y ofreció a los oficiales limonada y bizcocho, mientras los isleños proporcionaban pan y vino a los marineros y ayudaban a los heridos. Por su parte, los británicos elogiaron al general Gutiérrez y expresaron su agradecimiento a los tinerfeños.

Si bien la *Mercedes* no participó de este éxito, sí estuvo presente en la defensa de la plaza de Ferrol en agosto de 1800, «dirigida nada menos que a robar nuestra escuadra, y a hacer suyo o destruir aquel hermoso puerto y aquel rico departamento de marina» (10). Aprovechando que 15 navíos de la Real Armada se encontraban en Brest prestando apoyo a Napoleón, la Royal Navy atacó la playa de Doniños, cuyas aguas cubrían 10 navíos (cuatro de tres puentes), siete fragatas (entre las que se encontraba la *Mercedes*) y varias balandras y buques de transporte.

La *Gazeta Extraordinaria de Madrid* ensalzó la victoria española, en la que participaron el comandante del departamento marítimo de Ferrol, Francisco Melgarejo; el de la escuadra del puerto, Juan Joaquín Moreno; el comandante general de Galicia, Francisco Javier Negrete, y el mariscal de campo conde de Donadio, que se hallaba al mando de los campos volantes que protegían las costas (11).

Al año siguiente, la Real Armada, esta vez combinada con la escuadra francesa, derrotaba a la británica en la batalla de Algeciras (6 julio 1801), en una operación dirigida a recuperar la iniciativa napoleónica en el Mediterráneo para que pudiesen retornar los soldados de Egipto. Aunque la acción, en la que España apoyó a Francia con siete lanchas cañoneras y baterías costeras, se saldó con la victoria hispanofrancesa, la Real Armada se quedaría a continuación sin los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, perdidos durante su auxilio a la escuadra francesa del comandante Linoix, y ello cuando ya había entregado a Francia otros seis (*Conquistador*, *Pelayo*, *San Genaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*) en virtud de lo pactado en 1800 en el segundo tratado de San Ildefonso.



Javier Melgarejo y el ataque inglés a la playa de Doniños (Coruña) el 25 de agosto de 1800 (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 856).

(10) GODOY, t. II, p. 80.

(11) *Gazeta Extraordinaria de Madrid*, 31 de agosto de 1800, núm. 70, pp. 777-782.

Las consecuencias de esta costosísima guerra vinieron a agravar aún más la delicada situación que arrastraba la Real Hacienda, circunstancia que durante las contiendas anteriores había intentado solventarse con la emisión de deuda pública (los llamados «vales reales») (12). En este contexto, la nueva guerra contra Inglaterra iniciada en 1796 resultaría desastrosa para el comercio español, al provocar un estancamiento económico que causaría estragos en las compañías andaluzas de comercio y en las manufactureras catalanas, y que desataría una ola de conflictividad social tanto en los sectores agrarios, contrarios a los privilegios señoriales (Galicia, Asturias, Guipúzcoa, Valencia, Andalucía), como en los textiles (sederos valencianos, trabajadores de la Real Fábrica de Guadalajara) (13). A las malas finanzas se habían sumado durante estos años las malas cosechas, situación empeorada por la aparición, desde comienzos del siglo XIX, de la fiebre amarilla, una epidemia que causó miles de muertos entre Cádiz y Alicante. Además, las tercianas se habían extendido por amplias zonas de Castilla afectando a sus agricultores (14).

Por todo ello, cuando Francia y Gran Bretaña firmaron la paz de Amiens, España la suscribió con alivio, a pesar de que el acuerdo incluía la recuperación de Menorca pero no la de Trinidad, perdida para siempre. El armisticio no se consideraba definitivo por ninguna de las potencias signatarias, y por eso Godoy decidió aprovechar ese lapso, que temía efímero, para inyectar en la maltrecha economía nacional los caudales que no habían podido llegar durante el conflicto. De este modo, el 13 de septiembre de 1802 dirigió un oficio al ministro de Marina, Pérez de Grandallana, en el que le informaba de «la existencia en Lima de muchos caudales y frutos preciosos para España, y señalaba la conveniencia de traerlos en algunos buques de guerra» (15).

(12) Entre 1779 y 1783 España había combatido contra Gran Bretaña durante el proceso de emancipación de las Trece Colonias inglesas en Norteamérica, en el que España se involucró buscando poner freno al expansionismo británico. Posteriormente, en 1793, España entró en guerra contra la Francia revolucionaria, esta vez como aliada de Inglaterra, en un conflicto que se prolongaría hasta 1795. En julio de ese año, el acuerdo alcanzado en Basilea puso fin a las hostilidades a cambio de que España, únicamente, cediese su parte de la isla de Santo Domingo, acontecimiento por el que Godoy recibió de Carlos IV el título de príncipe de la Paz. Sobre la fulgurante carrera militar de Godoy, véase LA PARRA LÓPEZ.

(13) De su alcance da cuenta el hecho de que en alguna ocasión hubiese que recurrir a la intervención militar para sofocar estas revueltas. GIMÉNEZ LÓPEZ, pp. 29-42.

(14) «La dilatada guerra de que la Providencia nos acaba de liberar, ha ocasionado más perjuicios a la España que las demás anteriores (...) Las rentas de la Corona han decaído notablemente con la interrupción del comercio, con la pérdida de Mahón, con la epidemia de Andalucía». Informe del Ministro de Hacienda al Ministro de Marina, 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305 (1). La gravedad de la enfermedad llevó al reparto gratuito de quina procedente de la Real Farmacia: «Carlos IV llevó su celo caritativo y cristiano hasta el extremo de dejar vacíos los almacenes de su real farmacia, así de las ricas especies de quina de que estaban surtidos, como de los demás remedios oportunos para combatir tan penosa epidemia». GODOY, t. III, pp. 337ss.

(15) AGMAB, Ministerio de Marina, Expediciones a Indias, leg. 31. Una nota marginal puntualiza: «Diose cuenta y de resultas se despacharon a Lima las fragatas *Clara* y *Mercedes* por caudales».

Por su parte, el ministro de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, comunicaba a Grandallana que tanto «la enorme deuda» acumulada durante la guerra como el temor al reinicio de las hostilidades decidieron «al Generalísimo, el señor Príncipe de la Paz, (...) emplear sus buques [de la Marina] de mucha carga y poco coste, en los transportes de azogues, papel y demás efectos de la Real Hacienda» (16).

El último viaje de *Nuestra Señora de las Mercedes*, realizado para cumplir su postrera misión durante la paz de 1802 a 1804

Cursada la orden del Generalísimo al ministro de Marina, este envió a su vez, el 6 de noviembre de 1802, una real orden al capitán general del departamento de Ferrol, Félix de Tejada, para que habilitara con la mayor brevedad posible las fragatas de guerra *Santa Clara* y *Nuestra Señora de las Mercedes*, con objeto de «traer los caudales y efectos de Real Hacienda que hubiese prontos en aquella América». Su mando se confería respectivamente al capitán de fragata Diego de Aleson y al de navío José Goycoa (17). Sin embargo, el mal tiempo y una avería sobrevenida en la *Clara* demoraron la partida de las fragatas hasta febrero de 1803, según informó Tejada a Grandallana: «Las muchas aguas y duros vientos que se experimentaron unido a haberse hecho necesario mudar el bauprés de la fragata *Clara* habiendo reconocido rendido el que tenía, han impedido su salida del arsenal y de la *Mercedes*» (18). Finalmente, las fragatas partieron de Ferrol hacia El Callao el 27 de febrero de 1803 empleando una práctica que se había demostrado altamente eficaz contra potenciales ataques corsarios: la navegación «en conserva» o en convoy, practicada ya por las antiguas flotas de Indias.

Antes de partir, se realizaron los prescriptivos reconocimientos de fondos de los buques, en noviembre de 1802 en el caso de la *Mercedes*, y en diciembre en el de la *Clara*. Goycoa puntualizó que en el curso de esas operaciones la «*Mercedes* se desforró y se volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo», y especificó que el forro se hallaba «sobre el vivo» (19). Aleson informó asimismo de que, también en el caso de la *Clara*, se «forró sobre el vivo con planchas pasadas por cilindro». Ambas precisiones aluden a una disposición de 1780 por la que se había ordenado que entre el cobre y la madera del casco se interpusiese papel de estraza, elemento que dos años después se ordenó sustituir por zulaque (pasta de betún). Cumpliendo ese mandato, la *Mercedes* había sido forrada en La Carraca en 1790, dos años después de su botadura en el astillero de La Habana (20). Pero la escasez de

(16) Fechado el 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305(1).

(17) AGMAB, Ferrol, RR.OO., leg. 5984.

(18) 22 de enero de 1803, BRAH, JPG 11/8305(10).

(19) BRAH, JPG, 11/8305(59).

(20) AGMAB, leg. 3563.

suministros en los arsenales, provocada por la crisis económica que azotaba a España en el momento en que zarparon las fragatas, fue probablemente la causa de que las obras vivas no se forrasen conforme a lo dispuesto en 1780 (21).

La avería del bauprés de la *Clara* en Ferrol preludiaría el que, en plena travesía oceánica, afectaría a la *Mercedes*, el 29 de abril, a los 41° 21' 30'' S y 52° 1' 43'' O, como consecuencia de un fuerte temporal del sudoeste. El percance obligó a repararla en Montevideo, pues «las gruesas mares y vientos impetuosos de las proximidades del cabo de Hornos en la actual estación la hubieran expuesto a todos los desastres» (22), según informó al ministro Grandallana el comandante general de Marina en el Río de la Plata, José Bustamante y Guerra (23). En 1804

Bustamante fue nombrado jefe de la flotilla que debía transportar a España «los caudales y frutos preciosos para España» que había ordenado el Generalísimo. Pero no sería el único marino ilustrado que participaría en la última misión de la *Mercedes*. Godoy recordaría también en sus memorias a Miguel de Zapiain, comandante de la fragata *Fama*, que formó parte del mismo convoy, y a Tomás de Ugarte, el primer comandante general del departamento marítimo de El Callao y jefe de la flotilla de regreso entre El Callao y Montevideo (24).



Domingo Pérez de Grandallana, óleo sobre lienzo obra de Lino García (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 850).

(21) Las ventajas del forro de cobre habían sido comprobadas durante la guerra sostenida contra Inglaterra entre 1779 y 1783, ya que este metal mantenía los fondos limpios y aumentaba la rapidez y maniobrabilidad de los buques.

(22) BRAH, JPG 11/8305(14).

(23) Bustamante había tenido una participación protagonista, como segundo jefe y comandante de la *Arevida*, en la expedición Malaspina, al regreso de la cual se le había nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de Marina en el Río de la Plata. Era, por tanto, uno de los muchos «escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había, que durante esos años trabajaban en empresas científicas sobre todos los mares», como reseñaría Godoy en sus memorias, y cuyos trabajos se publicarían «en la dirección de trabajos hidrográficos», donde, exceptuando los asuntos concernientes a la defensa nacional, «todo lo demás salió al público y se daba a precios moderados, en grande o en detalle: codiciábase más la gloria y el bien común de las naciones que el monopolio de las luces».

(24) GODOY, t. III, pp. 347ss.



José de Bustamante y Guerra, óleo anónimo sobre lienzo (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 1475).

La *Mercedes* había arribado a El Callao, tras reparar su bauprés, el 6 de agosto de 1803, cuando hacía tres meses que la temida guerra entre Francia e Inglaterra se había reanudado. España se mantenía neutral por el momento, pero el temor a un cambio inminente de su estatus en el conflicto impulsó al virrey del Perú a demorar el regreso de las fragatas. Finalmente, el 31 de marzo de 1804, la *Santa Clara*, la *Nuestra Señora de las Mercedes* y la *Nuestra Señora de la Asunción* —llegada a El Callao procedente de Cádiz (25)— partieron al mando de Ugarte hacia Montevideo, donde debían agregarse a la *Medea* y la *Astrea*. Pero José Bustamante, al ser nombrado jefe de la escuadra de retorno a España, seleccionó cuatro: *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*. El 9 de agosto zarpaba hacia Cádiz el

convoy capitaneado por la *Medea*, a bordo de la cual viajaba el segundo jefe y mayor general, Diego de Alvear y Ponce de León, capitán de navío de la Real Armada y otro de los marinos ilustrados vinculados a la última misión de la *Mercedes*. Conocedor de siete lenguas, había permanecido dieciocho años en Sudamérica como comisario de la demarcación de límites con Brasil, y tras finalizar sus trabajos había solicitado permiso para regresar a España con su numerosa familia. Aceptada la petición, se les asignó plaza en la *Mercedes*. Pero, antes de hacerse a la vela, Ugarte enfermó y, en aplicación de la «Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M.», de 1802, Alvear debió ocupar su puesto y transbordar de la *Mercedes*, donde permaneció su familia, a la *Medea*. Al trasladarse se llevó consigo a su hijo Carlos, de catorce años, cadete de Dragones de Buenos Aires, «el cual, vivo y travieso, difícilmente se acomodaba a permanecer quieto en la estrecha cámara en que se alojaban sus varios hermanos con su madre, y a las reiteradas instancias de esta señora se lo hubo de llevar, por último, su padre» (26).

Durante la travesía, y aun antes, mientras las fragatas permanecieron en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado. El gobierno británico descubrió la negociación secreta entablada entre España y Francia, por la que la segunda recibiría seis millones de reales mensuales y

(25) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 33-351.

(26) ALVEAR Y WARD, p. 106.

vería reconocido su derecho a usar los puertos españoles (27), en lugar de la ayuda en buques y tropas pactada en 1796. Era el precio impuesto por Napoleón a la neutralidad española, y España, en un intento de compensación, presionada por Inglaterra accedió a abrir sus fondeaderos a los británicos y a suspender los armamentos y aprestos navales. Aun así, Gran Bretaña continuó su política de hostigamiento al tráfico marítimo español, iniciada con anterioridad a estos acuerdos y causante de las detenciones o apresamientos de las goletas *Amalia* y *San José*, la corbeta *Urquijo*, los bergantines *Riesgo*, *Nuestra Señora del Carmen*, *Prueba*... Así que, cuando en mayo de 1804 volvió a asumir las funciones de primer ministro, cargo que había dejado en 1801, William Pitt decidió acometer una acción más contundente contra los españoles. En sus memorias, Godoy recuerda que él interpretó este regreso de Pitt como el preanuncio de una nueva guerra:

«Cuando Pitt volvió a su antiguo puesto, vi el fin de nuestra paz, tan a duras penas mantenida cuando volvieron a enredarse la Francia y la Inglaterra (...) Pitt resolvió la guerra, y para encaminar este propósito, se comenzó a alegar y a pretender por parte de Inglaterra, que la neutralidad de España no era igual entre las dos potencias, puesto que la Francia recibía un subsidio nuestro» (28).

Utilizando la información suministrada por su diplomacia en España, el Almirantazgo preparó en septiembre de 1804 un plan para apresar la flotilla que regresaba con caudales de América. El comodoro sir Graham Moore, procedente de la flota de Brest (29), la esperó en el cabo de Santa María con una fuerza aparentemente equivalente, para que los españoles tuvieran que presentar combate, como les prescribía la mencionada Ordenanza de 1802 y, en consecuencia, el botín que se pretendía obtener fuera considerado «buena presa» (30). Pero, apariencias al margen, lo cierto era que la fuerza británica superaba con creces a la española tanto en artillería como en adiestramiento de las dotaciones. Bustamante reseñó esta diferencia en su parte de guerra, firmado el 20 de octubre de 1804 en Plymouth, adonde la *Medea* y la *Clara* habían sido conducidas por las inglesas *Indefatigable* y *Amphion*. En él señaló que la capitana británica, la *Indefatigable*, era un navío rebajado que en otro tiempo había batido y hecho varar a otro francés de 74 cañones, y también que tiraba con cañones de a 24 y carronadas de a 42, servidas con llaves y por una marinería escogida e inteligente que acababa de salir de puerto» (31). Este párrafo sintetiza algunas de las graves deficiencias de que adolecía entonces la

(27) Archivo Histórico Nacional, Estado 8461, exp. 2. Convenio de subsidios, celebrado en París el 19 de octubre de 1803.

(28) GODOY, t. IV, pp. 27 y 33. El príncipe de la Paz afirma que el convenio, al que siempre se opuso, fue propuesto por el ministro Cevallos. Cfr. ÍDEM, t. III, pp. 305-307.

(29) GARDINER, p. 29.

(30) O'DONNELL, pp. 54-55.

(31) BRAH, JPG 11/8305(75).



Modelo anónimo de la fragata de 38 cañones *Medea* (1797-1804). Escala aprox., 1:33, (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 4909).

Real Armada. En el orden tecnológico, las llaves de chispa de los cañones, empleadas por los británicos desde la década de los ochenta del siglo XVIII, permitían tiros más rápidos y seguros que las peligrosas mechas de combustión lenta, usadas habitualmente por la Marina española hasta el combate de Trafalgar (21 oct. 1805), a pesar de que en 1801, por real orden de 14 de abril, se había dispuesto la generalización de un modelo de llave diseñado por Churruca que parecía aventajar al inglés (32); además, las carronadas británicas, más cortas y ligeras que los cañones pero de mayor calibre, resultaban muy eficaces merced a la metralla que descargaban. En cuanto a las dotaciones, el mismo Bustamante confrontaba la escogida marinería de que se componían las británicas con la española, procedente en su mayor parte de leva forzosa y que durante el combate, como no podía ser menos, «desamparó sus puestos y baterías» (33).

El plan preparado por el gobierno de Pitt culminó el 5 de octubre de 1804, cuando tras cincuenta y siete días de navegación, y pensando entrar en Cádiz al día siguiente, con la sierra de Monchique a la vista y la neutralidad española confirmada por los buques con que se habían cruzado durante la travesía, el

(32) GONZÁLEZ-ALLER, t. I, p. 57.

(33) El recurso a la leva era la consecuencia de la endémica escasez de marinería, agravada durante estos años por las epidemias de fiebre amarilla. Por añadidura, la atroz crisis económica que asolaba entonces al país hizo que las pagas se volvieran cada vez más exiguas e irregulares, condenando así a familias enteras a la inanición y provocando un elevado número de desertiones. ATIENZA, p. 78.

convoy mandado por Bustamante fue atacado por el británico, dirigido por Moore y formado por las fragatas de crecido porte *Lively*, *Indefatigable*, *Amphion* y *Medusa*. Antes de llegar al enfrentamiento, el comodoro Moore comunicó al jefe de escuadra español que «se hallaba con orden de S.M.B. para retener esta división y llevarla a Inglaterra, aunque fuese a costa de un reñido combate, para cuyo único objeto había venido con aquellas cuatro fragatas de gran fuerza, bien pertrechadas y marineras, tres semanas antes, en relevo de otra división que había estado con igual encargo» (34). El resultado del combate es bien conocido: la *Mercedes* se hundió tras explotar, arrasando al fondo marino al menos a 275 de las 323 personas embarcadas (35), y las otras tres fragatas españolas fueron conducidas, con sus tripulaciones y sus valiosos cargamentos, a puertos británicos —la *Clara* y la *Medea*, a Plymouth, y la *Fama*, acompañada por la *Lively*, a Portsmouth.

Cumplido el «encargo», al día siguiente Moore lo comunicó desde su *Indefatigable* al almirante Cornwallis: «I have the Honor to acquaint you, that I have executed the Service you did me the Honor to charge me with» (36). En su carta añadía que los españoles habían sufrido «principalmente en el aparejo, como era el objetivo». Sin embargo, los informes de los marinos españoles revelaron que numerosos impactos se recibieron «a flor de agua».

La causa inmediata del agravamiento de las tensiones entre Inglaterra y España previo al combate databa de un mes antes, cuando el 14 de septiembre el contralmirante Alexander Cochrane, al mando de la fuerza que bloqueaba a la escuadra francoholandesa de Gourdon en Ferrol, observó que varios buques españoles realizaban movimientos en ese puerto. Aunque tal actividad se hacía con vistas a transportar las tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, Cochrane pensó que esas maniobras podrían facilitar la salida de los buques enemigos bloqueados y, en consecuencia, exigió al capitán general Tejada el desarme de los barcos españoles y avisó a Londres de la posible ruptura de la neutralidad. Así las cosas, el Generalísimo dispuso finalmente que las tropas se trasladaran por tierra y que los navíos se desarmasen. Sin embargo, la postura británica, lejos de apaciguarse, se endureció, y el Almirantazgo ordenó detener y conducir a puertos ingleses las embarcaciones encontradas con caudales a bordo, así como impedir la entrada de los buques españoles de guerra en los puertos nacionales o su salida de ellos. Cochrane comunicó esta decisión a Tejada, pero Godoy le ordenó entonces que, «disimulando o desentendiéndose de las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane», hiciese «respetar el pabellón español», disponiendo la salida de puerto de «cuantos buques de guerra sean necesarios (...) haciendo que

(34) ALVEAR, p. 389.

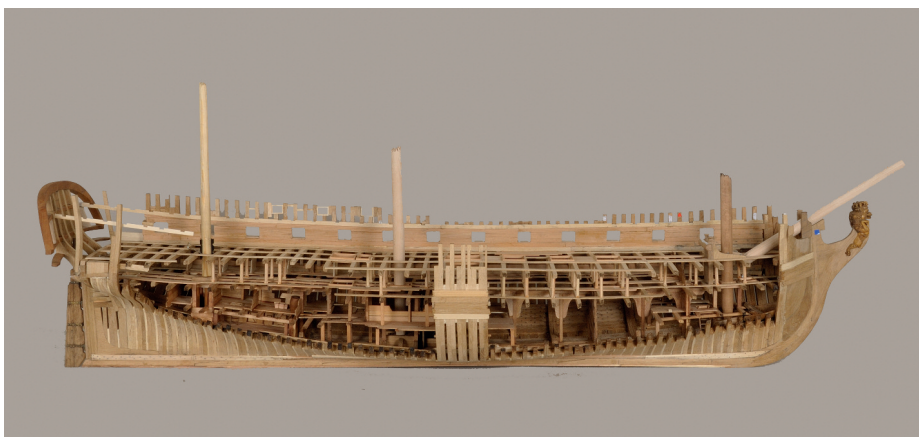
(35) La «Relación de los individuos que se han salvado del naufragio de la fragata de guerra nombrada la *Mercedes*», procedente de la colección Ruiz Luque (núm. inv. 383-84), contiene solo 48 nombres, ninguno de los cuales se corresponde con el de los al menos 23 civiles embarcados.

(36) Carta publicada en *The London Gazette* del 20 octubre de 1804.

nuestro cañón responda en todas partes a los ingleses si tuvieran la temeraria osadía de quebrantar los sagrados derechos de la neutralidad» (37).

La última misión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* como causa inmediata de la guerra contra Gran Bretaña de 1804

El combate del cabo de Santa María y la voladura de la *Mercedes* habían tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden. Transcurriría todavía un mes antes de que el Generalísimo conociese la noticia (38) («en el mismo día 6 de este mes [noviembre de 1804] en que se recibió la primera noticia de haber sido batidas las fragatas de S.M. que venían del Río de la Plata»), que el 6



Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones *Nuestra Señora de las Mercedes* (1788-1804), obra de F. Fernández, M. Godoy, J.A. Álvarez y F. Tamayo (2012-2014). Escala, 1:23/22, (Museo Naval de Madrid).

de noviembre comunicaría a los jefes militares de Cataluña, Baleares, Cartagena, Cádiz y Ferrol, y, tras la confirmación de la misma el 8 del mismo mes, «a los jefes de las Provincias principales de América y Asia, dándoles aviso de la novedad a fin de que vivan precavidos, cierren los puertos y no permitan salir hasta nueva orden sino a los buques correo sin caudales, frutos ni otra cosa que la correspondencia, y hagan represalias de las propiedades inglesas» (39). En la Península, el 13 ordenó comenzar los aprestos navales en Ferrol; el 14, el embargo de las propiedades inglesas, y el 23, el cierre de los puertos.

(37) ALCALÁ-GALIANO, p. 40.

(38) Sobre el conocimiento de la noticia por Godoy a través de la nota publicada por el periódico británico *The Star* del 18 de octubre, véase GARCÍA RAMÍREZ, p. 39.

(39) AMN, Ms. 203, doc. 14.

Mientras, Gran Bretaña continuaba sus apresamientos de buques españoles, como confirmaban las noticias que Godoy recibió desde Cádiz el 22 de noviembre, referidas a los excesos de los corsarios ingleses, y desde Barcelona, donde dos navíos de la escuadra de Nelson habían hundido un laúd frente a Blanes, en cumplimiento de las órdenes que habían recibido sus comandantes de echar a pique «a las embarcaciones que no llegasen a las 100 toneladas, quemar las que encontrasen fondeadas o varadas en las playas y de apresar a las que excedan de aquel porte» (40).

Por todo ello, el 23 de noviembre de 1804, Godoy cursó «órdenes a todas partes en España, las Américas y Asia, diciendo a los jefes que debemos mirar no ya como inevitable la guerra, sino como declarada, y le preguntó a Tejada si sería posible incendiar la escuadra del almirante Cochrane y lo intenté, pues se halla al ancla en la ría de Ares». Nueve días después, al saber que la escuadra del vicealmirante John Orde, estacionada frente al puerto de Cádiz, no solo detenía a los buques españoles, sino que los apresaba, el Generalísimo afirmaba: «estamos en guerra» (41). La escuadra de Orde, de la que formaban parte nueve navíos, había partido a finales de octubre hacia Cádiz con órdenes de detener buques españoles con caudales americanos, fuesen de guerra o fuesen mercantes; allí debía reunirse con cinco fragatas, dos de las cuales habían participado en el combate del cabo de Santa María: la *Medusa* y la *Lively* (42).

Entretanto, en Londres, el secretario de Asuntos Exteriores, lord Harrowby, manifestaba al embajador de España en la capital británica, José de Anduaga, la sospecha de su país relativa a que el dinero que transportaban las fragatas apresadas en el cabo de Santa María se destinara al pago de los subsidios pactado con Francia, y le anunciaba que esas fragatas permanecerían en calidad de detenidas hasta que el gobierno español diese las explicaciones que se le habían pedido sobre los armamentos en Ferrol y las relaciones con Francia, a la que suministraba sumas exorbitantes de dinero (43).

Durante los días en que transcurrieron las conversaciones de Anduaga con Harrowby y con Pitt, comenzaron a circular por Gran Bretaña varios escritos que reprobaban el ataque a la flotilla española. Entre ellos se encontraba la *Breve apelación al honor y conciencia de la nación inglesa* (44), que el teniente de fragata retirado Juan Bautista Arriza, residente en Londres, tradujo al español y envió al Generalísimo. Algunas de las razones que este opúsculo argüía serían aducidas posteriormente en el Parlamento británico, donde Fox, desde la Cámara de los Comunes, manifestaría «desaprobar altamente el modo

(40) Ibídem.

(41) Ibídem.

(42) La primera, en compañía del navío *Donegal*, había capturado a la española *Santa Gertrudis* quince días después de la agresión a la flotilla de Bustamante, y la segunda apresaría a principios de diciembre a la corbeta *Infante don Carlos*.

(43) Archivo General de Simancas, Estado 283-38.

(44) Madrid, Imprenta Real, 1801.

con que nos hemos apoderado de las fragatas españolas» (45), y lord Carlisle, en la de los Pares, preguntaría si la detención de las fragatas españolas «no podía haberse hecho con fuerzas tales que pudiesen los vencidos rendirse sin rubor». Pero para entonces los caudales que conducían tales fragatas ya se encontraban en el banco de Inglaterra en lugar de en las arcas de la Real Hacienda o en las de la Francia napoleónica, como el gobierno de Pitt presumía.

Ese temido pago a Francia finalizó, obviamente, en el momento en que España declaró la guerra a Gran Bretaña. Y ese momento llegó dos meses después de la agresión a las fragatas: el 12 de diciembre de 1804. Pero antes de iniciar oficialmente la contienda hubo que fijar los medios y los modos con que Francia y España renovarían su alianza. A cambio de la fuerza que Carlos IV se comprometía a tener armada y dispuesta antes del 30 de marzo del año siguiente, Napoleón garantizaba a S.M. Católica la integridad del territorio español y la restitución de las colonias que pudiesen tomarse en la guerra. Además, S.M. el Emperador prometía «emplear su influjo para que sea restituida á S.M. Católica la isla de la Trinidad [arrebataada por los británicos durante la guerra de 1796] y también los caudales apresados por el enemigo, con las fragatas españolas de que se apoderó antes de declararse la guerra» (46). Por su parte, el «Manifiesto de guerra contra la Gran Bretaña», que el secretario de Estado, Pedro Cevallos, rubricó en Madrid el 12 de diciembre de 1804 (47), reseñaba:

«... la mala fe y las miras ocultas y perversas del ministro inglés (...) con el atentado abominable de la sorpresa, combate y apresamiento de las cuatro fragatas españolas que, navegando con la plena seguridad que la paz inspira, fueron dolosamente atacadas por órdenes que el Gobierno inglés había firmado en el mismo momento en que engañosamente exigía condiciones para la prolongación de la paz, en que se le daban todas las seguridades posibles y en que sus buques se proveían de víveres y refrescos en los puertos de España. ¿Qué satisfacción podría dar por la triste pérdida de la fragata Mercedes con todo su cargamento, su tripulación y el gran número de pasajeros distinguidos que han desaparecido, víctimas inocentes de una política tan detestable? Por ello, ante unos ultrajes tan manifiestos (...) el magnánimo corazón del Rey, después de haber apurado para conservar la paz todos los recursos compatibles con la dignidad de su corona, se ve en la dura precisión de hacer la guerra al Rey de la Gran Bretaña».

Declarada formalmente la guerra, Carlos IV encargó la dirección de esta a Godoy, quien una semana después enardecía los ánimos con su «Proclama a la

(45) *Gazeta de Madrid*, 5 de marzo de 1805.

(46) Artículo 6 del convenio rubricado en París a 14 de Nivoso, año XIII (5 de enero de 1805), firmado por D. Decrés y Federico Gravina.

(47) Publicado en la *Gaceta de Madrid*, 14 de diciembre de 1804.

nación española y al ejército», firmada en Madrid el 20 de diciembre. Tras una introducción en la recordaba que, «hallándonos en paz con la Inglaterra, y sin mediar declaración alguna que la interrumpiese, ha empezado las hostilidades tomando tres fragatas del rey, volando una», llamaba a vengar el honor ultrajado: «Marinos: trescientos hermanos vuestros hechos pedazos, mil apriisionados traidoramente, excitan vuestro honor al desagravio», y recordaba que el atentado constituía una violación del derecho de gentes que, «a la vista de esos miserables caudales teñidos en sangre de víctimas inocentes», imprimiría a los británicos «un borrrón eterno» (48).

Bibliografía

- ALCALÁ-GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*, t. I. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003 (ed. facs.; ed. orig., 1901).
- ALVEAR Y WARD, Sabina de: *Historia de D. Diego de 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 Doña Sabina de Alvear y Ward*. Imp. D. Luis Aguado, Madrid, 1891.
- ATIENZA, Antonio: «La Marina española entre dos siglos: navegando con bandolas», en el catálogo de la exposición 1802. *España entre dos siglos y la devolución de Menorca*. SECC, 2002 Madrid, pp. 75-90.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «Tres Armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la Mercedes», en el catálogo de la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. AC/E, Ministerio de Defensa-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2014.
- GARCÍA RAMÍREZ, Susana: «El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio», en el catálogo de la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. AC/E, Ministerio de Defensa-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2014.
- GARDINER, Robert: *Memoir of Admiral sir Graham Moore, G.C.B., G.C.M.G.* John Murray, Londres, 1844.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique: «El tránsito del siglo XVIII al XIX en España», en el catálogo de la exposición 1802. *España entre dos siglos y la devolución de Menorca*. SECC, Madrid, 2002.
- GODOY, Manuel: *Cuenta dada de su vida política por Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz; o sea Memorias críticas y apoloéticas para la historia del reinado del señor D. Carlos IV de Borbón*. Imp. de I. Sancha, Madrid, 1836.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles*. Ministerio de Defensa, Armada española, 2004, Madrid.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «De Cádiz a Tenerife (1797): la narración del capitán Ralph W. Miller», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 59, 2013.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio: *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Barcelona, 2002.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: *La diversión de Tolón*. Editorial Naval, Madrid, 1998.
- O'DONNELL, H.: *El litigio por el pecio de la fragata Mercedes. Razones históricas de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2013.
- «Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.». Imprenta Real, Madrid, 1802.

(48) GODOY, t. IV, pp. 395-400.