

# UNA TRAVESIA ACCIDENTADA EN 1810

Agustín RODRIGUEZ GONZALEZ  
Licenciado en Geografía e Historia

La Biblioteca de Autores Españoles reserva siempre interesantes noticias; en uno de sus tomos, dedicado a recoger las Memorias de tiempos de Fernando VII, encontramos las de D. Joaquín Lorenzo Villanueva.

Nacido en 1757, en Játiva, apenas veinte años después ya era sacerdote y doctor en Teología. Pese a sus tendencias jansenistas y liberales, llegó a ser capellán de honor de Fernando VII y bibliotecario de la Academia Española.

El 2 de mayo de 1808, nuestro hombre se hallaba en Madrid, de donde huyó para volver tras la victoria de Bailén. La contraofensiva francesa, con el mismo Napoleón a la cabeza, en el invierno de 1808 y 1809 hace que el sacerdote se traslade a su tierra natal, huyendo de las tropas invasoras.

En Orihuela recibe D. Joaquín la noticia de que ha resultado elegido diputado a las Cortes de Cádiz, y que por R. O. de 18 de julio de 1810 se dispone su apertura para agosto del mismo año.

La explotación del éxito, después de nuestro desastre en Ocaña el otoño del año anterior, ha puesto en manos del invasor gran parte de Andalucía, por lo que el viaje del diputado Villanueva deberá obligatoriamente ser por mar.

El 26 de julio de 1810 sale con su hermano, sobrino y secretario hacia Cartagena, a donde llega el 30, alojándose *en casa del capitán de navío Villaamil*.

Reunidos en Cartagena varios diputados en tránsito hacia Cádiz, pidieron al capitán general del apostadero, D. Manuel Núñez de Gaona, buques de Su Majestad en los que realizar la travesía. Y anota el sacerdote y diputado: *se nos propuso, desde luego, si queríamos embarcarnos en el místico de guerra mandado por Mula, que salía aquella noche para Cádiz. Pero, teniendo consideración a los corsarios que cruzaban por la costa de Granada, y a que por esta razón habían desestimado aquel barco los señores D. Nicolás y D. Isidoro Martínez Fortún y el padre D. Simón López, diputados de Murcia, me excusé igualmente. El suceso mostró la prudencia de nuestro procedimiento, pues a poco de haber salido del puerto fue dispersado por los corsarios el convoy de Mula, y éste se guareció con su místico en el fondeadero de Aguilas.*

Pasa el tiempo, y ante la escasez de barcos disponibles, unido al temor a los corsarios franceses, llega a haber en agosto una treintena de diputados en Cartagena esperando poder pasar a Cádiz.

El 13 de agosto este grupo solicita del capitán general *se sirviese destinar para este objeto el navío «Asia», que de público oíamos esperarse en aquel puerto, o bien transbordando su tripulación al «Guerrero», que estaba alisándose en el arsenal, o poniendo corriente a este navío de la tripulación y lo demás necesario a nuestro transporte, en atención a la preferencia de este servicio.*

El capitán general contestó que *el «Guerrero» estaba decididamente destinado para Mahón, a que debía ser conducido por un navío inglés que se estaba aguardando y ponía a nuestra disposición el jabeque «Diligente» y el místico número 33 de Su Majestad, en que podíamos ser transportados algunos de nosotros, por ser buques de suficiente seguridad, y si tuviésemos a bien fletar alguna embarcación del comercio que nos acomodase, sería escoltada cuidadosamente, y algunos días después, nos instaba a que le contestásemos si la admitíamos para, en caso de no convenirnos, destinar estos buques a obrar contra los corsarios adversarios.*

Los diputados contestaron resaltando *la incompatibilidad de la navegación en transportes convoyados por aquellos dos buques, con la seguridad de nuestras personas, y añadiendo que admitiríamos buques de guerra armados, aunque fuesen menores, siempre que cada uno de por sí, si por desgracia se extraviase, pudiese resistir a los corsarios y recordaban el aumento de corsarios en la costa de Granada y la fuerza de algunos de ellos, que montaban 12, 14 y hasta 18 cañones, y citando el ejemplo de un buque nuestro armado en guerra, que se vio precisado a abandonar en manos de los enemigos, junto a la torre de San Pedro, al jabeque «La Virgen del Rosario», cuyo patrón, Juan de Arabi, se hallaba en aquella plaza, y que éste declaraba ser 31 los buques apresados por los corsarios en pocos días.*

Pasan los días sin hallar solución, mientras dos peligros acechan al grupo de diputados: uno la incursión que hace el cuerpo del Ejército de Sebastiani hacia Murcia, y otro, no menor, la epidemia de fiebre amarilla *que había dejado en tierra a su llegada al místico de Dominici.* Huyendo de la fiebre y de la cuarentena, que puede aplazar aún más el viaje, los diputados se trasladan a Torrevieja, donde por fin les llega la noticia de que tienen un navío y una fragata a su disposición para pasar a Cádiz.

El 8 de octubre embarcan en dos místicos que salen de Torrevieja; a las dos horas *divisamos mar adentro, a la derecha, un buque sospechoso que el patrón de nuestro barco, Blas Bru, temió fuese corsario. Sobresaltámonos todos, especialmente los pasajeros no acostumbrados a encuentros de esta clase; preparáronse dos cañones y un pedrero que llevaba el buque, y cuando hubimos concluido todo este aparato, observamos que el barco, que al parecer se dirigía hacia nosotros, pasaba de largo hacia poniente.*

Por fin se embarcan en Santa Pola en el navío *Héroe* (un buque francés veterano de Trafalgar, luego insignia de Rosilly, apresado por los españoles en 1808 y del porte de 80 cañones) y en la fragata *Venganza* (botada en 1793 en Mahón, de 34 cañones).

El 10 de octubre dan la vela *con levante duro hasta las once y media, a*

cuya hora calmó y comenzamos a virar para doblar el cabo de Palos. Poco después pasaron por nuestro costado tres buques ingleses convoyados por un bergantín, el cual fue llamado y dijo venían de América y habían tocado en Cádiz, dirigiéndose a Alicante.

El día 17 amaneció claro y despejado. Nos hallamos a la vista de la costa de Africa, bordeando con el viento contrario y escaso, que se mantuvo todo el día y la noche. A las 10,45 de ella tuvimos un gran sobresalto ocasionado por la inmediata aproximación hacia nuestra proa de un buque (que) causó en todos nosotros gran consternación, y aun al comandante y a la oficialidad puso en cuidado, por haber observado que iba a tomar la proa del navío. Por esto viraron para presentarle el costado, poniéndose toda la gente al arma para dispararle la artillería, y cogiendo los fusiles la tropa; en cuyo estado se mantuvieron hasta que volvió el bote con el oficial Meñaca y nueve hombres armados que fueron a parlamentar con su tripulación, de resultas de haber contestado ser inglés, preguntado por la bocina.

El 19 se mantuvo el navío a la capa, por no entrar en el estrecho con mar mala, y escribe nuestro informador: *Díjome entonces el adagio náutico: El navío a la capa, el marinero al hamaca, para animarme a que fuese a dormir tranquilo y seguro. A pesar del refrán, pasamos todos malísima noche, porque arreciando el viento y creciendo la mar, se aumentaron los vaivenes y balances del navío, teniéndonos en continuo desasosiego y susto.*

El domingo día 21 (curiosamente el aniversario de Trafalgar y en aquellas mismas aguas), *A la madrugada dio el navío un estallido espantoso que a todos nos hizo creer se habría estrellado o abierto, fue una guñada del timón que nos puso en sumo riesgo.* Tripulación y pasaje se ven en trance de naufragio ante la violencia del temporal, tan parecido al que se desencadenó en esas mismas aguas cinco años antes después de la batalla. El día 23, el *Héroe* entró en Cádiz.

Ya estaban allí los cuatro diputados que habían embarcado el 6 de septiembre en el místico de Dominici; la corbeta *Paloma* traería en diciembre otro grupo de diputados desde Alicante.

Incorporado por fin a sus tareas legislativas, no desaparecen del diario del diputado las preocupaciones navales. Desde la nota del 2 de noviembre de 1810, preocupado por el momentáneo y dudoso éxito de las cañoneras francesas que consiguen pasar de Rota al Puerto de Santa María, al interés casi diario por el estado de nuestras fuerzas sutiles, la miseria y la falta de pagos para la marinería, lo que provoca su desertión y su huida hacia Mallorca y Valencia. Se indica: *buques hay muchos, y sería fácil habilitar más, pero no hay a mano gente que los tripule.* Arbitrios hay muchos, pero pocas realidades.

Centrándonos en el principal contenido de esta noticia, lo que más llama la atención es la actividad considerable de corsarios franceses. Aún rebajando algo la información, resultan muchos incidentes y alarmas para un período bien corto.

Es comunmente sabido que la invasión francesa de Andalucía encontró escasa resistencia. Para explicar esto, se deben recordar los repetidos desastres de nuestros ejércitos del centro y Extremadura, que repercutieron negativamente sobre la retaguardia. El ejército de Areizaga, que defendía los pasos de Sierra Morena, era el desastrado despojo de Ocaña, y la Junta y Regencia se habían desprestigiado al ritmo de las derrotas militares. José Bonaparte tuvo un buen recibimiento en Andalucía; no cabe duda de que muchos al menos vacilaron, otros, creyendo ver el fin de la resistencia, colaboraron. Esa época registra la mayor expansión de las tropas afrancesadas.

En todo caso, los franceses pudieron disponer de la costa del antiguo reino de Granada, y no debió serles difícil artillar buques y dedicarlos al corso: las tripulaciones serían mayor problema, pero tal vez en ese ambiente de vacilación, faltos de trabajo y ante la promesa de botín, hubiese patrones y marineros colaboracionistas.

Igualmente resulta evidente que la Royal Navy, pese a su dominio de los mares, no podía aquí, como no podía en otras latitudes, suprimir enteramente el corso. Aún con las flotas francesas bloqueadas en sus puertos, resulta visible la práctica habitual de la navegación en convoyes, lo cual no impide que alguno de éstos sea dispersado.

En lo que se refiere a la anécdota, cabe pensar en el éxito político que hubieran obtenido los franceses de conseguir apresar a una treintena de diputados embarcados en algún místico o jabeque. El efecto moral sobre la España que resistía pudo haber sido muy grande, con unos resultados fuera de proporción, con las fuerzas y el éxito militar alcanzados.