

HISTORIAS DE LA MAR

OTRO DÍA DE LA INFAMIA. EL 5 DE OCTUBRE DE 1804

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad San Pablo-CEU



«DÍA de la infamia» llamaron y llaman los norteamericanos el día en que los japoneses, sin previa declaración de guerra, atacaron y bombardearon la base naval de Pearl Harbor. Posteriormente se ha sabido que sólo por errores e insuficiencias del personal diplomático nipón destinado en su embajada en Washington tan luctuoso hecho pudo llegar a producirse.

Sin embargo, han existido otros precedentes, mucho más criticables porque en ellos se buscó fríamente atacar a un país con el que se mantenían relaciones amistosas, muchos días y no horas, como en Pearl Harbor, de que se produjese la previa declaración de guerra.

Uno de los casos más señalados fue la agresión contra la escuadra de Gaztañeta en cabo Passaro por la inglesa. Pero ahora nos referiremos a un

acontecimiento más cercano en el tiempo e igualmente condenable: la agresión contra cuatro fragatas españolas en 1804, ahora que se cumple el doble centenario de aquel incalificable hecho.

La expedición

Habían salido del puerto de El Callao en Perú el 3 de abril de aquel año cuatro fragatas al mando del jefe de escuadra Tomás Uriarte. Tras larga y difícil travesía, montando el cabo de Hornos, los buques llegaron a Montevideo, donde se repusieron y prepararon para la travesía del Atlántico que les conduciría a España, meta de su viaje.

Dos de los buques, averiados, fueron sustituidos, y lo fue también el jefe, aquejado de dolencia mortal. El mando lo tomó el también jefe de escuadra José Bustamante y Guerra, que se había destacado previamente entre otras cosas por el mando de la corbeta *Atrevida* en la famosísima expedición científica de Malaspina, y las fragatas quedaron en las *Medea*, del porte de 40 cañones, y las *Fama*, *Mercedes* y *Clara*, las tres del porte de 34 cañones.

Estando en plena paz, se abarrotaron sus bodegas con fardos de lana de vicuña, cascarilla, cueros, lingotes de cobre y plata y todas las mercancías habituales que se exportaban desde Montevideo, mientras que se habilitaban camarotes para numerosos viajeros, entre ellos civiles, y señaladamente, la familia del capitán de navío y mayor de la escuadra Diego de Alvear.

Sin más recelo que el supuesto por la larga travesía, dieron la vela del puerto del Plata el 9 de agosto, efectuándose ésta sin incidentes, salvo por la inevitable aparición de fiebres en las dotaciones y pasajes. Durante la navegación se avistaron y pusieron al habla con varios buques, todos los cuales confirmaron el estado de paz y buena amistad entre España e Inglaterra.

Pero el Gobierno inglés supuso que las fragatas llevaban una crecida cantidad de dinero con el que se financiaría, al menos en parte y en un primer momento, la entrada en guerra de España al lado de Francia, rota ya desde hacía muchos meses la anterior Paz de Amiens. Hacerse con el tesoro y, de paso, dificultar los preparativos bélicos de España fueron los motivos declarados de la agresión.

En esto erraban los informes de la inteligencia británica, pues las fragatas, aparte de la rica carga de mercancías, sólo llevaban 4.773.153 pesos, de los que únicamente 1.397.634 eran del Estado, pertenecientes el resto a particulares, los ahorros personales del citado Alvear y los de las dotaciones de las fragatas. Nuestros lectores recordarán que sólo el navío *Glorioso* en su épica travesía de 1747 llevaba cuatro millones, que puso bien a salvo en Corcubión.

Pero la decisión ya estaba tomada, y una escuadrilla también de fragatas, aunque mucho más potente, al mando del comodoro Sir Graham Moore, esta-

ba preparada para interceptar a las españolas. Incluso se destacó de la escuadra de Nelson al navío *Donegal*, de 74 cañones de porte, para hacer aún más evidente la superioridad británica; pero el navío no llegó a tiempo para participar en la acción. Los británicos confiaban en que los españoles ni siquiera opondrían resistencia y se dejarían apresar sin más, y contaban con que la aparición del navío sería decisiva a este respecto.

El combate

Al amanecer el 5 de octubre se divisaron desde las fragatas españolas las costas portuguesas, con la natural alegría tras 57 días de viaje, pero poco después se avistaron igualmente cuatro velas, que a eso de las ocho de la mañana se identificaron como otras tantas fragatas inglesas.

Las inglesas se acercaron y enviaron un bote con un oficial con intérprete que hizo saber a Bustamante el increíble mensaje que portaban.

En él decía Moore que «...se hallaba con orden de S. M. británica de retener esta división y llevarla a Inglaterra, aunque fuera a costa de un reñido combate, para cuyo solo y 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... y que así, no estando la guerra declarada entre las dos naciones ni teniendo orden de hacer presas, ni de detener ningunas otras embarcaciones, le parecía que debíamos evitar la efusión de sangre y dar cumplimiento a la enunciada resolución de su soberano...».

El asombrado Bustamante convocó junta de oficiales en su buque, quienes votaron por la resistencia, confiados en que los británicos no llegarían a consumir el atropello. Pero las esperanzas fueron vanas: apenas recuperado el bote de parlamento, las fragatas enemigas se acercaron hostilmente y rompieron el fuego contra las españolas.

No crea el lector que por ser cuatro fragatas contra cuatro estaban equilibradas las fuerzas, los agresores no pensaban correr ningún riesgo y así aseguraron su superioridad. La insignia británica era un navío rebajado, es decir, al que se había suprimido una cubierta de baterías, pero que conservaba su batería baja con cañones de a 24 libras, calibre por entonces excepcional en fragatas, y las otras tres lo llevaban de a 18 libras por sólo la más fuerte de las españolas, la insignia *Medea*, llevando las otras tres sólo piezas del calibre de a 12 como máximo. Además, y como era entonces habitual, los buques ingleses llevaban consigo las terribles carronadas, cañones de corto alcance pero de efectos demoledores por su gran calibre, disparando metralla, palanquetas o incluso balas a bocajarro. En suma, éstas eran las características fundamentales de los buques ingleses:

ESCUADRA INGLESA			
Nombre del buque	Comandante	Artillado	Dotación
<i>Indefatigable</i>	Graham Moore	26 x 24 lb, 16 x 42, 4 x 12	380
<i>Lively</i>	Graham E. Hamond	28 x 19 lb, 18 x 32, 4 x 9	280
<i>Amphion</i>	Samuel Sutton	26 x 18 lb, 18 x 32, 2 x 9	250
<i>Meduse</i>	John Gore	26 x 18 lb, 12 x 32, 4 x 9	250
ESCUADRA ESPAÑOLA			
<i>Medea</i>	Francisco Piédrola	28 x 18 lb, 12 x 6, 12 x 3	279
<i>Clara</i>	Diego Aleson	26 x 12 lb, 8 x 6, 12 x 3	264
<i>Fama</i>	Miguel Zapiain	26 x 12 lb, 8 x 6, 12 x 3	264
<i>Mercedes</i>	José Goicoa	26 x 12 lb, 8 x 6, 12 x 3	282

Como información complementaria, diremos que la *Medea*, la más potente y moderna del grupo, había sido botada en Ferrol en 1797, la *Clara* en La Habana en 1780, la *Fama* en Cartagena en 1795 y la *Mercedes* en La Habana en 1788.

Del análisis de las cifras aportadas cabe deducir que el peso de andanada por banda de cada buque inglés era más del doble que el del correspondiente español, entre las 672 libras del más potente británico a las 444 del peor armado, contra las 296 de la *Medea* y las 198 de las otras tres, aunque se debe de tener en cuenta que las libras inglesas eran algo más pequeñas que las españolas. Indudablemente, las cartas en este juego estaban marcadas.

Pero hay más, los datos del artillado de las fragatas españolas son teóricos, pues no hemos podido hallar sus estados de fuerza y vida correspondientes a esta travesía. Las cosas fueron, casi con toda seguridad, mucho peores, pues nuestras fragatas, al ir de transporte, abarrotadas de mercancías y en tiempos de paz, solían desembarcar las piezas de su batería principal en todo o en parte para dejar más espacio a la carga y pasaje, por lo que sólo iban armadas con las piezas ligeras de cubierta. Esta práctica, conocida como «armada en urca», era habitual y la hemos podido comprobar documentalmente con frecuencia en el trayecto indicado. En contraposición, es también muy probable que embarcaran alguno de los nuevos obuses Rovira, de efectos parecidos a las carronadas inglesas, aunque de mucho menor calibre, siendo el habitual en nuestras fragatas el de a 24 libras. Nada a este respecto quiere decir el porte

indicado de cañones, pues en la época significaba más la categoría del buque que el número de piezas realmente embarcadas.

Tomadas por sorpresa, con los movimientos a bordo obstaculizados por las mercancías y el personal civil, y siendo tan inferiores en poder artillero, cabe deducir que el famoso combate apenas tuvo historia. Y nada decimos de la tremenda diferencia que hay en un buque de guerra, con dotación, pertrechos y alistamiento general para entrar inmediatamente en combate, y otro que sólo lo está para el servicio normal de tiempo de paz, nada decimos porque eso es algo elemental para cualquier lector de esta REVISTA GENERAL DE MARINA.

Las fragatas españolas formaron apresuradamente en línea, pero a los pocos minutos de fuego voló la *Mercedes*, con lo que su contraria británica cortó la línea española por el hueco recién formado y se abalanzó sobre la *Medea* que, abrumada ya por otra contraria, al cabo tuvo que rendirse. La *Clara* se batió por un cuarto de hora más, antes de tomar la decisión de rendirse, y la *Fama* forzó la vela intentando escapar, hasta que tuvo que rendirse a las dos perseguidoras.

Las bajas fueron sensibles, especialmente en la volada *Mercedes*, donde perecieron 249 personas, entre ellas ocho mujeres y varios niños, aunque se pudieron salvar cincuenta; en las otras tres fragatas la cuenta subió en total a 20 muertos y 80 heridos. Prueba de la casi absoluta indefensión de las fragatas españolas es que las bajas británicas se redujeron a dos muertos y siete heridos.

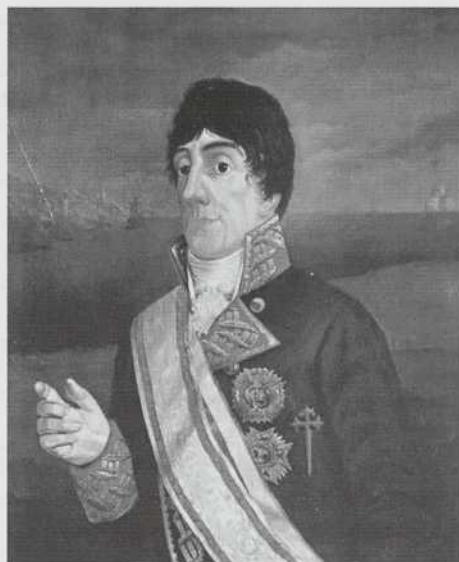
Justamente el relativo alto número de supervivientes a la voladura de la *Mercedes* parece indicar que el buque llevaba mucho menos armamento y pólvora de lo normal en tiempos de guerra, pues de llevar sus cargos completos lo normal es que sólo hubieran sobrevivido un puñado de personas.

Las tres fragatas, las dotaciones y pasaje fueron conducidas a Inglaterra, siendo allí sometidas a cuarentena, pues ya sabemos que, además, tenían epidemia a bordo. Al cabo las personas fueron liberadas y repatriadas, pero los buques, mercancía y dinero quedaron allí.

Justo es reconocer que muchas voces se alzaron en Inglaterra contra tal



Diego Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada. (Museo Marítimo de la Torre del Oro, Sevilla).



José de Bustamante y Guerra, teniente general de la Armada. Anónimo español, siglo XIX. (Museo Naval, Madrid).

atropello, calificándolo incluso de piratería y contrario a cualquier derecho, pero nada se consiguió salvo el reintegro de los ahorros de los soldados y marineros y del pobre Alvear, que perdió a toda su familia en la voladura de la *Mercedes*.

Tal vez se piense que el hecho fue aislado, y que el Gobierno inglés evitó en el futuro su repetición. Nada de eso. A las pocas semanas, y aún en estado de paz entre ambas naciones, fue apresada la fragata *Matilde*, cargada con azogues para Veracruz, al mando de José de la Guardia y zarpada de Cádiz el 8 de noviembre por el navío *Donegal* y la *Medusa*, que así nos respetaban nuestros enemigos cuando para capturar una fragata cargada con algo tan peligroso como mercurio, necesitaban un navío y otra fragata de fuerza superior.

Y el 19 del mismo mes, le sucedió lo mismo a la *Anfitrite*, que resistió al navío *Donegal* hasta la muerte de su comandante, don Juan José Varela, y de veinte hombres de su dotación, aparte de un número muy superior de heridos.

Al final, y con fecha de 12 de diciembre de 1804, a España no le quedó más remedio que declarar una guerra que no deseaba y a la que había sido forzada. Faltaban sólo unos meses, casi exactamente un año desde la inicua agresión contra nuestras fragatas frente a cabo Santa María, para que tuviera lugar el combate de Trafalgar.

Y todavía hoy algunos novelistas anglosajones pintan tales hechos como grandes hazañas sólo explicables por la increíble destreza, valor y decisión de los marinos británicos de entonces (Patrick O'Brien, por ejemplo), y todavía hoy hay muchos españoles que lo leen con gusto y se lo creen.

