

# *La voladura de la fragata Mercedes y otras cuestiones políticas y navales*

Hermenegildo Franco

Sin emprender un análisis detenido de la política internacional de España en los últimos años de finales del siglo XVIII y primeros del XIX, sí conviene hacer una breve y ligera síntesis de los antecedentes históricos, para de este modo tener una idea fidedigna de lo acontecido después, y en concreto lo concerniente a la voladura de la fragata *Mercedes* y el apresamiento de las de su misma clase —*Medea*, *Fama* y *Clara*— el 5 de octubre de 1804.

No cabe duda de que resultó muy acertada la paz que se empezó a tratar con la República francesa a mediados del año de 1795. Los motivos: la situación económica en la que España se encontraba, y al mismo tiempo las victorias del Ejército francés contra las naciones coaligadas, que presagiaban una invasión del territorio de la Península; pero ello no justifica de ninguna forma la precipitación y la poca visión política con que se llevaron a cabo por parte de España las negociaciones de paz, que se entablaron en Basilea el 4 de mayo de 1795, finalizándose el 22 de julio del mismo año. La paz de Basilea fue recibida con gran satisfacción por españoles y franceses, pero no obstante para España no se ajustó a los límites de lo pactado, lo que provocó no poder conservar una verdadera neutralidad en las contiendas de su nuevo amigo francés con los demás estados

europeos. Gran Bretaña se disgustó profundamente con la cesión por parte de España de la mitad de la isla de La Española a Francia, y receló con fundamento de la conducta posterior del gobierno español, formulando graves protestas por la actitud ambigua y poco neutral y provocando que hechos posteriores hiciesen estallar de nuevo la guerra.

Dice don Alejandro del Cantillo que todavía permanecían en Basilea los plenipotenciarios españoles y franceses del tratado cuando mister Barthelemy recibió orden de su Gobierno para invitar al diplomático español don Domingo de Iriarte a que se hiciese una nueva negociación, con objeto de ajustar una alianza entre Francia y España en forma análoga a la del Pacto de Familia de 1761, insistiendo en la pretensión, tanto con amenazas, como con halagos<sup>1</sup>.

Ante las apremiantes exigencias de Francia, que chocaban frontalmente con Inglaterra, el Gobierno español, en mala hora, se decidió a pactar con la primera en contra de la segunda, de lo cual se le puede culpar directamente al ya Príncipe de la Paz don Manuel Godoy<sup>2</sup>.

Como consecuencia de las negociaciones se firmó el funesto Tratado de San Ildefonso el 18 de agosto de 1796, por el cual se alió España con Francia para hacer la guerra a Gran Bretaña. Como muestra de la poca cordura —o mejor ninguna— con que procedió el Gobierno español, transcribiremos algunos de los artículos que consideramos son la parte más sustancial de su contenido y que afectan de modo directo a Marina y Ejército:

Art. 3.º: En término de tres meses la potencia requerida tendrá a disposición de la demandante quince navíos de línea, tres de ellos de tres puentes o de ochenta cañones, y doce de 70 a 62, seis fragatas de una fuerza correspondiente o cuatro corbetas o buques ligeros y provistos de víveres para seis meses y de aparejos para un año.

Art. 5.º: La potencia requerida aprontará igualmente, en virtud de la requisición de la demandante en el mismo término de tres meses, diez y ocho mil hombres de infantería y seis mil de caballería, con tren proporcionado de artillería.

Art. 9.º: Las tropas y navíos que pida la potencia demandante quedarán a su disposición mientras dure la guerra, sin que en ningún caso puedan serle gravosos.

Art. 18.º: Siendo la Inglaterra la única potencia de quién España ha recibido agravios directos, la presente alianza solo tendrá efecto contra ella en la guerra actual y España permanecerá neutral respecto a las demás potencias que están en guerra con la República<sup>3</sup>.

Con un pacto de estas características, las consecuencias se hicieron notar nada más declarada la guerra oficialmente con Gran Bretaña, el 5 de octubre de 1796. En los cinco largos años que esta duró, fueron —como dice el conde de Salazar— «... insoportables los gastos al Erario español e incalculables los perjuicios de nuestro comercio; se arruinó nuestra navegación mercantil y destruyóse nuestra Armada»<sup>4</sup>.

Y es que, en efecto, el 14 de febrero de 1797, ocurrió el desgraciado combate del cabo San Vicente, en donde perdimos cuatro navíos, dos de ellos de 112 cañones; dos días más tarde, el 16, se rindió a los ingleses la importante isla de Trinidad de Barlovento, y se incendiaron en ella otros cuatro navíos para evitar que cayesen en poder del enemigo. Después vino la horrorosa catástrofe ocurrida al volar en el Estrecho de Gibraltar los navíos de tres puentes *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, por considerarse enemigos y entablar combate encarnizado el uno contra el otro, en la confusión que les produjo el cañoneo de un buque inglés que se interpuso entre ambos en la noche del 12 de junio de 1801.

En diferentes accidentes de mar y apresamientos perdimos también diez fragatas, que se llevaron los ingleses. Tan contraria se mostró la suerte a la Marina española, que dice Fernández Duro: «ni un solo hecho de fortuna compensó los desastres referidos»<sup>5</sup>.

No solamente sufrimos pérdidas muy importantes y sensibles durante los combates, sino que, en virtud de lo estipulado el 1 de octubre de 1801, donamos a Francia seis navíos de 74 cañones, armados, arbolados y en disposición de navegar con sus nuevos dueños, a quienes también cedimos el territorio de La Luisiana, todo a cambio de ilusorias ventajas que nunca conocimos<sup>6</sup>.

Finalizó en esta situación la guerra por negociaciones secretas entre Francia y Gran Bretaña, cuyo resultado fue el convenio provisional de paz de 1 de octubre de 1801, en el cual, la primera prescindiendo de los intereses de España, su aliada, cedió la isla de Trinidad de Barlovento a la segunda. Y sin participar de ello a España; ¡increíble, pero cierto!

Por estos derroteros discurrió la política exterior española respecto a Francia e Inglaterra durante los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX, que nos condujeron a Trafalgar. Pero no es justo cargar solo a temas económicos y políticos todos los males acaecidos a la Armada española desde la llegada al trono de los Borbones. Los desastres navales que se prodigan a partir de 1700 no fueron producto del azar. La realidad de lo sucedido durante el siglo XVIII no está deformada en el fondo pero sí en la forma, y es admitida generalmente por bastantes historiadores navales; pero esta realidad es de otra índole a como se nos presenta, precisamente por no haber habido una crítica objetiva y seria de la actuación de nuestras fuerzas navales a lo largo de la evolución histórica nacional. Evolución que no se ha estudiado en profundidad, a pesar de ser parte importante de la historia nacional.

Dice el contralmirante González-Aller Hierro sobre este asunto:

En consecuencia, es muy cómoda la postura de escudarse en problemas económicos heredados, en la falta de organización y en la tradicional ignorancia de los políticos españoles acerca de los problemas marítimos, para disculpar sus actuaciones (se refiere a la actuación de la Armada) que en muchos casos sería conveniente estudiar más profundamente, y que son, según Mahan, motivo de la triste y aún ridícula ineptitud mostrada en las cubiertas de sus barcos de guerra<sup>7</sup>.

Y es que durante este periodo de tiempo de nuestra historia naval siempre hubo disculpas para justificar casi todo, y en ellas está el origen de nuestros males: alianzas no consistentes, errores estratégicos de nuestros aliados, mala fe y engaños de los enemigos, falta de personal, mal material, etc. Todo ello puede ser cierto, pero en el fondo son solo disculpas que enmascaran gravísimos problemas y que son parte muy importante de la verdad histórica.

Continúa diciendo el almirante González-Aller que después del fracaso de la Dunas en 1639:

... se inicia nuestro gran repliegue político y militar respecto a Europa, al desaparecer la hegemonía española (...) Pero esto no es toda la verdad; hay una causa, quizás no muy precisa, que defino como Falta de Agresividad en la conducción de la Guerra Naval, a niveles estratégico y táctico, con el resultado de ser el comienzo de la evolución gradual desde una España hegemónica hacia una España diferente, introvertida, contemporánea, que, aún hoy, tiende sin lograrlo hacia una dorada helvetización. Esto que califico de defecto y constituye una notable falta de propensión en nuestra Marina desde 1700 —salvo las excepciones que más adelante trataremos— a ofender, a buscar, a provocar al enemigo, O lo que es equivalente, a atacarlo aun cuando se lesionen sus legítimos intereses, es un aspecto de nuestra Historia Naval lo suficientemente importante...<sup>8</sup>

Y entonces, ¿cómo se explican los sucesos y sucedidos en que se vio implicada la Armada española, sola o acompañada, para cosechar tantos desastres

Y es que existen unos factores que han jugado un papel fundamental en este asunto y que nos han llevado a adoptar posturas defensivas chocantes con las actitudes anteriores al advenimiento de la Casa de Borbón que siempre fueron de total agresividad.

Y es que el nuevo orden impuesto desde la llegada de la dinastía borbónica influyó decisivamente sobre la Marina en dos aspectos fundamentales: uno, en el plano político, que incidió directamente en el estratégico; el otro, en el orgánico, que incidió en el táctico. Ambos serán determinantes en los acontecimientos que se producen a partir de la llegada al trono de Felipe V, y causa de la falta de agresividad de la Marina recién creada o reorganizada.

En el cambio dinástico está la clave de lo antecedente, pues si hasta los años finales del último Austria, Carlos II, España mantuvo prácticamente incólume sus territorios de ultramar y sus comunicaciones, la llegada del primer Borbón provocará tanto en Holanda como en Gran Bretaña una nueva estrategia por el peligro que suponía el ver unidas a Francia y España en la misma dinastía. De aquí parte el interés y participación tanto inglesa como holandesa en la guerra de Sucesión a la Corona española.

España desde ese momento se va a subordinar a Francia, tanto en lo político como en lo militar. No se puede olvidar que en esos años la Marina española era prácticamente

inexistente, y por ello después de la paz de Utrecht se inició su regeneración en base al modelo y al apoyo francés.

Las primeras Ordenanzas borbónicas que tuvo la Real Armada fueron las tan celebradas de Patiño. El gran intendente las firmó en Cádiz en junio de 1717. Su objeto fue constituir el código básico de la Marina de Felipe V, dándole una nueva contextura a la Armada recién creada, al unificar la serie interminable de Armadas y escuadras, autónomas, heterogéneas y hasta incompatibles, que fueron la Armada Real del Océano, de la Guarda de la Carrera de Indias, de Nueva España, de Tierra Firme, de la Avería, de Vizcaya, de las Galeras de España, de Barlovento, etc.

No hay duda que sus veinticinco capítulos, breves y sobrios, tienen —como apunta el contralmirante don Julio Guillén— una sola cosa: espíritu de unidad. Pero ¿a costa de qué? A costa de traicionar «nuestra esencia secular y de despreciar factores esenciales»?

Como innovación orgánica fundamental, Patiño creó el virus del dualismo, porque en las Ordenanzas aparece la figura del intendente que comparte el mando con el netamente militar, origen de tantos problemas posteriores entre el Cuerpo del Ministerio de Marina y el Cuerpo General de la Armada, problemas que repercutirán en el funcionamiento y eficacia de la Armada.

Patiño, indudablemente, nos legó un código militar con la perdurabilidad de principios que debe caracterizarlo, pero sin el espíritu agresivo que tenían, por ejemplo, las Ordenanzas de Cabrera, almirante de Aragón, que este redactó a su regreso de vencer a toda cuanta flota navegaba por el Mediterráneo en el siglo xiv y que fueron adoptadas cuatro siglos más tarde por la Marina inglesa de Jacobo II.

Decía Cabrera que un «capitán de galera aragonesa atacará a dos enemigas; dos a tres; y tres a cinco...». Aquí hay más que un artículo de una ordenanza; hay un espíritu agresivo que hemos perdido en nuestra Marina. De ese espíritu no hay nada en Patiño, solo organización rudimentaria copiada de Colbert. El nuevo credo de Patiño fue un virus afrancesado que se introdujo en las sucesivas ordenanzas. Las del capitán de navío Aguirre y Oquendo, de 1748, muy celebradas en su tiempo, fueron una copia literal de las que entonces regían en la Marina francesa<sup>10</sup>. Después siguieron las de Mazarredo y Escaño, de 1793, y posteriormente las de Grandallana, de 1802. Todas ellas redactadas con el mismo espíritu. Si la Armada era vital para los intereses de España, sus ordenanzas y organización debieran haberlo sido también, cuidando mucho de que respondiesen a aquello que iban a servir. Y aunque las intenciones fueron inmejorables, la ejecución de los proyectos resultó, como poco, mediocre, copiando y legislando en contra de la idiosincrasia y las costumbres de nuestras antiguas Marinas.

Manifiesta el contralmirante González-Aller Hierro, respecto a las de 1793, lo siguiente:

Respetando al gran Escaño que las redactó, a quién considero el mejor Jefe de Estado Mayor con que ha contado la Real Armada, no veo en ellas ni asomo de agresividad, ni el espíritu de Cabrera, ni de nuestro viejo espíritu arruinado por corrientes importadas del extranjero.

Cuando me imagino al bueno de don Juan de Lángara prisionero en Gibraltar, después de haber perdido su escuadra en manos inglesas a la altura de cabo Santa María, en el año 1780, y haber rendido su navío insignia cuando tenía a bordo tan solo 9 muertos y 195 heridos, recibiendo encantado los honores y atenciones de sus vencedores para ser, al poco tiempo, ascendido a Teniente General, mi pensamiento también va hacia don Antonio de Oquendo, quién, exactamente en las mismas circunstancias, pero en el año 1639 en Las Dunas, sostuvo gallardo combate, sin rendirse, contra media escuadra holandesa, y moría poco después de la pesadumbre de haber perdido el resto de la Armada que le había sido confiada.

Son dos maneras de ser, dos criterios en una misma Marina, pero regidos por dos códigos distintos, por dos espíritus diferentes. El de Lángara es el importado, el de Oquendo es el nuestro, el tradicional, el que llevamos en nuestra alma. ¡Qué contraste!

Y nuestro malhadado desconocimiento de la Historia ha calibrado con los mismos méritos a ambos generales para poner sus nombres en las popas de dos destructores<sup>11</sup>.

Y fue, precisamente, el afrancesamiento de nuestros códigos la principal causa de nuestros desastres, ya que el trasvase de mentalidad explica el proceder táctico y estratégico llevado a cabo durante el siglo XVIII, que nos condujeron a ellos.

La doctrina francesa de soportar bloqueos de sus puertos para desgastar a las escuadras inglesas que los ejercían fue copiada por las nuestras, que los soportaron en los últimos años previos a Trafalgar, en Tolón, Cartagena, Cádiz, Ferrol, Brest y Rocherfort. Y esta actitud perduró en Santiago de Cuba en 1898, y más recientemente en Cartagena durante la Guerra Civil, en donde la flota republicana se encerró, desmoralizándose con su inactividad, mientras las fuerzas sublevadas de bloqueo aumentaban su adiestramiento y, por ende, su espíritu agresivo, al haberse acostumbrado a practicar operaciones ofensivas.

Y esta falta de actividad ofensiva fue creadora de un mal ambiente, nacido de la postración y del poco adiestramiento por carencia de navegar. Decía Escaño: «práctica y más práctica de mar es lo que necesita el oficial de Marina»; pero en la Marina española del siglo XVIII se navegaba muy poco. Esta falta de estar en la mar y, normalmente, en época de guerra, sufriendo bloqueos, provocó en multitud de ocasiones falta de instrucción y adiestramiento tanto de los oficiales como de las tripulaciones de nuestros buques de guerra, que es como decir que iban a la guerra sin preparación para combatir. Muchas más cosas se derivaron de esta falta de agresividad, de la que sobresale la poca moral y falta de confianza de los mandos y dotaciones, al saberse vencidos de antemano. Lo indican, por ejemplo, frases que han pasado a la historia, como «si oyes decir que mi navío ha sido apresado, di que he muerto», en la que Churruga exponía todo el pesimismo que le invadía, o «esta bandera está clavada», debida a Alcalá Galiano, para indicar que no se podía arriar, que era lo mismo que rendirse.

Estas situaciones concretas están previstas en sendos artículos de nuestras ordenanzas, que como otros muchos, fomentaron y crearon una mentalidad defensiva, que fue lo mismo que no llevar la iniciativa.

Lo grave ha sido que ese espíritu defensivo ha perdurado hasta nuestros días, salvo en contadas ocasiones en que resurgió la agresividad. Ejemplos claros los tenemos con las actitudes ofensivas llevadas a cabo por la Escuadra del Pacífico (1862-1866) y, recientemente, entre 1936-1939, por la flota del bando sublevado, por lo que ambas escuadras llevaron la iniciativa y disfrutaron de todas las ventajas tácticas y estratégicas que se derivan de ella.

Hay que reconocer, por tanto, que desde el momento en que se inicia el nuevo siglo, la Armada española juega con desventaja manifiesta respecto a los enemigos, al adoptar actitudes defensivas que indefectiblemente conducen al fracaso en bastantes coyunturas. La verdad de lo acaecido es amarga y, por lo común, mal recibida, porque mortifica nuestro amor propio, pero como dice don Luis María de Salazar:

... aquel que nos la dice y nos desengaña, aún a riesgo de enojarnos,  
aquel es sin duda nuestro mejor amigo.

### **De la paz de Amiens a la nueva declaración de guerra**

El tratado secreto entre Francia y España, firmado en Amiens el 27 de marzo de 1802 entre Gran Bretaña, de una parte, y, de la otra, Francia, España y Holanda, presagiaba una época de tranquilidad para nuestra nación. Sin embargo, las relaciones entre Francia y el Reino Unido no solo no mejoraron, sino que sus ambiciones y desavenencias hicieron que en mayo de 1803 volvieran a declararse la guerra.

Al iniciarse este nuevo conflicto, España deseaba mantenerse al margen. En cuanto Carlos IV vio que comenzaban a alterarse las relaciones entre ingleses y franceses, manifestó al Príncipe de la Paz su intención de no intervenir en la nueva contienda con estas palabras: «La paz para mis pueblos; no quebrar con la Francia, ni romper con la Inglaterra<sup>12</sup>».

Francia, más decidida que Inglaterra, presionaba sobre el Gobierno español para que se decidiera en su favor, reclamando que se cumpliese la alianza pactada en San Ildefonso en 1796. España, por su parte, replicaba que el artículo 18 del tratado no regía ya, porque la nueva guerra la desvinculaba de su cumplimiento.

Napoleón se avino a un término medio que permitiese a nuestra nación conservar la neutralidad, y comunicó al embajador de España en París la idea de sustituir el auxilio de tropas y de buques por un subsidio en metálico<sup>13</sup>.

Godoy intentó enérgicamente que los subsidios no se concedieran, ya que la alianza ofensiva entre Francia y España había terminado con la paz de Amiens. Solamente propuso a Carlos IV que se concedieran a Francia ventajas comerciales, sin conseguir del monarca ser escuchado. De este modo, se firmó por parte de las dos naciones el Tratado de Subsidios de 19 de octubre de 1803.

Las cláusulas principales de él fueron son estas:

Art. 3.º: El primer Cónsul consiente que se conviertan las obligaciones impuestas a la España por los tratados que unen a ambas potencias en un subsidio pecuniario de seis millones mensuales, que entregará la España a su aliada desde que se renueven las hostilidades hasta el fin de la presente guerra.

Art. 6.º: En consideración de las cláusulas arriba estipuladas y durante el tiempo que sean ejecutadas, la Francia reconocerá la neutralidad de España; promete no oponerse a ninguna de las medidas que pudieran tomarse con respecto a las potencias beligerantes, en virtud de los principios generales o de las leyes de la neutralidad.

+Este tratado va a provocar graves problemas para España. Si ya Francia, desde el momento de romper las hostilidades con Inglaterra, estuvo muy exigente con España, en virtud de lo pactado el año 1796 el Gobierno inglés también presionó en opuesto sentido.

Así el embajador del Reino Unido en Madrid, mister Hookham Frere, a los pocos días de declarada la guerra, el 3 de junio de 1803, reclamó a don Pedro Cevallos, ministro de Estado español, una respuesta explícita sobre la fuerza y el alcance del tratado de 1796 en la actual guerra. El ministro español dio en principio una respuesta evasiva porque «no conociendo el rompimiento más que por los papeles públicos, nada podía resolver, cambiándose después otras notas sin importancia<sup>14</sup>».

El Gobierno británico conoció las negociaciones secretas entre Francia y España por las que se proyectaba el cambio de los auxilios pactados por un subsidio pecuniario que España aportaría al Gobierno de Napoleón. Ante ello, el ministro inglés de Asuntos extranjeros, lord Hawkesbury, presentó a través del embajador español en Londres, don José Anduaga, una enérgica protesta contra tal acuerdo.

Anduaga comunicó a Cevallos el 22 de septiembre de 1803 dicha queja, manifestando que consideraba que el Gobierno inglés no respetaría la neutralidad española si se daban subsidios a Francia, aunque estos fuesen limitados<sup>15</sup>.

Días después confirmó la noticia en otro comunicado, en el que expresaba que el primer ministro británico le había comunicado en audiencia privada lo siguiente: «no reconocer la neutralidad española era asunto tan decidido que no podía siquiera admitirlo a discusión<sup>16</sup>».

Esta actitud del Gobierno inglés, expresada en forma verbal y confidencial, adquirió carácter solemne por la vía diplomática, en nota que dirigió el 13 de diciembre de 1803 mister Frere al ministro de Estado español Cevallos. En esta comunicación oficial, el Reino Unido deseaba mantener buenas relaciones con España, aunque advertía que la entrega de cantidades pecuniarias, como las que estipulaba el convenio firmado con Francia, sería considerada «un subsidio de guerra»<sup>17</sup>.



Y así no cabe duda que lo consideró el Gobierno británico, que con esta comunicación declaraba abiertamente las hostilidades a España, fundamentalmente contra el tráfico marítimo español y sus buques mercantes y de guerra.

### Ataques a los buques españoles efectuados por los ingleses

Después de la última comunicación del 13 de diciembre de 1803, en la que se puede entrever una velada amenaza —disimulada con la apariencia de conservar una buena armonía con la corte española—, se inician por parte de la Marina británica una serie de ataques y detenciones tanto a buques de guerra como a mercantes españoles, con el fin claro de amedrentar al Gobierno de Madrid e imponerse por la fuerza. En realidad, se inician con anterioridad a esta comunicación, el 6 de julio de 1803, con la detención del bergantín-correo de guerra *Esperanza* por parte del corsario inglés *Thomas*, cuando conducía correspondencia de las Antillas y América central a la Península.

Unos días antes de producirse este hecho, el 29 de junio, en viaje de La Habana a La Coruña, fue detenida la corbeta-correo *Urquijo* por la goleta inglesa *Rancher*, y después de quince horas de detención la dejaron en libertad, llevándose las armas de chispa y blancas, y toda la cartuchería de fusil, inutilizando varios útiles de artillería.

Como en el caso anterior, el ministro de Estado Cevallos reclamó a través del embajador en Londres al Gobierno británico por tales ofensas.

Meses más tarde, en diciembre de 1803, la fragata de S. M. B. *Eolo*, después de una enconada defensa, apresó al mismo buque-correo, al que condujo a Jamaica<sup>18</sup>.

Si se cometían actos de esta índole contra buques de guerra, no debe extrañar que fueran mayores los realizados contra buques mercantes.

En marzo de 1804 el embajador español en Londres formuló queja al Gobierno inglés respecto a las siguientes embarcaciones españolas apresadas: goleta *Amalia*, bergantines *Riesgo* y *Nuestra Señora del Carmen* y goleta *San José*<sup>19</sup>. Posteriormente, en viaje de Montevideo a La Coruña, fue detenida la corbeta de guerra *Infante don Carlos*, y atacado el bergantín *Prueba*. Durante el año 1804 se producirían muchas más detenciones y ataques.

Todos los sucesos relatados revelan, ciertamente, que correspondían a instrucciones del Gobierno inglés con anterioridad a julio de 1804. Pero la gota que colmó el vaso fue el ataque a las cuatro fragatas españolas —*Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*— frente al cabo de Santa María por una división británica, lo que motivó la declaración oficial de guerra por parte de España.

Muchos ingleses que se hallaban conformes con que su Gobierno declarase la guerra a España protestaron con gran energía por el procedimiento seguido. Un notable historiador español llegó a afirmar «que la prensa inglesa censuró con tal acritud como pudiera hacerlo la nuestra<sup>20</sup>».

Decía la crónica de un periódico inglés:

estamos autorizados para asegurar que las órdenes dadas por el Gobierno a los buques de la Armada británica fueron meramente de precaución y que el vigor y la energía que se ha empleado no prueban la guerra con España, sino únicamente que no debe burlarse de nuestro Gobierno<sup>21</sup>.

En otro se podía leer: «no es del día considerar la justicia de la guerra con España, sino la justicia y la buena fe en el modo de empezar la guerra».

Fue un hecho cierto que para Inglaterra la guerra con España había empezado mucho tiempo antes, aunque sin haberse declarado, y los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países seguían negociando como si no ocurriese nada.

Es comprensible la postura inglesa; lo que no lo es, es la ceguera de los políticos españoles en este asunto.

### La Armada española en 1804

En 1804, debido a la situación de neutralidad nominal de España, la Armada solamente mantenía armados un reducido número de buques que cubrían los servicios de correos marítimos, transporte de caudales y otros efectos. El total de buques era de 247, de los cuales 54 eran navíos, 37 fragatas, 20 corbetas, 15 ureas, 50 bergantines, y el resto buques menores<sup>22</sup>.

El número de oficiales de guerra de la Armada era de 1268, siendo ministro de Marina el teniente general de la Armada Domingo Pérez de Grandallana; jefe del Estado Mayor, el baylio Francisco Gil y Lemos; capitanes generales de los departamentos marítimos de Ferrol y Cartagena, los del mismo empleo, don Félix de Tejada y don Francisco Javier de Borja; comandante general interino del de Cádiz, el teniente general don José Joaquín Moreno de Hourlier, y comandante general del apostadero de la Habana, el jefe de escuadra don Juan de Araoz.

Durante los primeros meses de 1804 no se produce ninguna novedad que afecte a la situación española, hasta el 22 de agosto, a causa de la insurrección que se produce en Vizcaya, por real orden reservada dada al capitán general del departamento de Ferrol, en la que se le ordena que:

... se habiliten los navíos, fragatas, ureas, corbetas, y bergantines que fueran necesarios para el transporte de trapas que deben salir de La Coruña a las órdenes del Capitán General de Galicia.

La causa fue debida al perjuicio que se suponía que ocasionaba a la villa de Bilbao la construcción del puerto de Abando, a pesar de que se había ordenado su construcción a petición del señorío de Vizcaya<sup>23</sup>.

En su cumplimiento, el 5 de septiembre salían del arsenal ferrolano a fondear en la ría los navíos *Neptuno*, *Monarca* y *San Agustín*, las fragatas *Prueba* y *Venganza*, la corbeta *Urquijo* y el bergantín *Esperanza*.

Ante estos preparativos, el contralmirante inglés Cochrane —que bloqueaba el puerto ferrolano por la presencia en él de una división naval francesa—, al temer que los buques galos se aprovecharan de la salida de los españoles, protestó ante el teniente general Tejada y solicitó a la escuadra inglesa que bloqueaba Brest el envío de varios buques, para aumentar su fuerza y así evitar que los buques franceses rompiesen el bloqueo.

Ante otra real orden que disponía que las tropas marchasen por tierra, el día 15 se ordenó la vuelta de los buques al arsenal. Pero ante las injerencias y ataques que se inician con la detención del bergantín correo de guerra *Esperanza* en 1803, como se ha manifestado, y que se acentúan durante los primeros meses de 1804 con nuevos atropellos a buques mercantes y de guerra, el 6 de octubre el capitán general de Ferrol recibe la siguiente orden del Príncipe de la Paz:

... que disimulando o desentendiéndose, de las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane, haga respetar el pabellón, disponiendo que salgan de los puertos cuantos buques de guerra sean necesarios, pues siendo obligación de V. E. dar cumplimiento a las ordenes con que se halle, deben sostenerlas hasta el último extremo, haciendo que nuestro cañón responda en todas partes al de los ingleses si tuvieran la temeraria osadía de quebrantar los sagrados derechos de la neutralidad<sup>24</sup>.

Precisamente un día antes de recibir esta comunicación, el 5 de octubre, tiene lugar la voladura y hundimiento de la fragata *Mercedes* y el apresamiento de las otras tres nombradas: *Fama*, *Clara* y *Medea*, que, al mando del jefe de escuadra don José Bustamante y Guerra, conducía a España, desde el puerto de Montevideo, caudales y efectos procedentes de los virreinos del Perú y del Río de la Plata. Este acto fue llevado a cabo por la división inglesa compuesta por las fragatas *Indefatigable*, *Lively*, *Amphion* y *Medusa*, cuyo jefe era el comodoro sir Graham Moore, que a la postre llevó a España a declarar la guerra a la Gran Bretaña.

La orden citada revela la incapacidad del Gobierno español, que no preveía lo inmediato de la guerra, calificándolo de «temeraria osadía de algunos buques de guerra ingleses contra los sagrados derechos de la neutralidad» las violencias que cometían, o anunciaban, por mandato expreso de su Gobierno.

Como es natural, el 6 de noviembre una nueva orden de Godoy decretó que se pusiera en conocimiento de todos los comandantes de buques y autoridades de Marina, en los demás puertos de los departamentos, la precaución con que debían manejarse, efecto del apresamiento de las citadas fragatas.

No finalizaron los ataques en esta fecha; el 20 de octubre zarpó del puerto de Cádiz la fragata *Santa Matilde*, de 38 cañones, para conducir azogues a Veracruz. Su comandante ignoraba la agresión sufrida por la división de Bustamante y navegaba sin la menor precaución. El día 23 por la mañana avistó una fragata inglesa que navegaba de vuelta

encontrada y, a barlovento de ella, un navío con bandera inglesa, que ciñendo a un descuartelar hacía rumbo en demanda de la *Matilde*. La fragata, que también arboló bandera inglesa, abrió fuego con una andanada que no causó daño, por ser mayor la distancia que el alcance. El comandante de la fragata española, al estar próximo el navío inglés, manifestó su extrañeza ante tal proceder, obteniendo como respuesta que el acto de la fragata debía ser una equivocación.

El navío cargó sus mayores y se puso en facha, y lo mismo efectuó la fragata española, que arrió un bote con un oficial que no saltó a bordo del navío por venir el barco de Cádiz, donde existía la fiebre amarilla. Desde el buque inglés le pasaron una comunicación que, en resumen, decía:

... algunas desavenencias entre nuestras Cortes han obligado a la Inglaterra a mandarme que detenga toda embarcación de guerra española que encuentre, por lo que me veo obligado a decirle que debo enviar esa fragata a Inglaterra.

Le daba un ultimátum para su rendición en cinco minutos. Pasados estos, los buques ingleses rompieron fuego, contestando la *Matilde*; pero, viendo que el del navío y la fragata eran terribles, se reunió la Junta de Oficiales, conviniendo cesar el fuego por la superioridad de las fuerzas enemigas y estar cubierto el honor de la bandera.

En el parte de campaña del comandante de la *Matilde* se reseña:

...que la tripulación y guarnición carecían de agilidad que se adquiere con el continuo ejercicio, y verdadera disciplina y buen orden, pues solo sabían el sitio que debían ocupar en combate y en el que se debían emplear; no obstante, estos infelices bisoños cumplieron en cuanto cabía su ignorancia; pero en honor a la verdad, mientras nosotros tirábamos un tiro con un cañón, los enemigos a lo menos tiraban cuatro con otro de mayor calibre<sup>25</sup>.

Se rindió la *Matilde* al navío *Donegal*, de 84 cañones, y a la fragata *Medusa*, de 44, y fue conducida al puerto de Gosport (Portsmouth).

La *Medusa* fue una de las que participó en el combate habido contra las cuatro fragatas españolas frente al cabo de Santa María el 5 de octubre, donde voló la *Mercedes*.

Las victorias de los primeros sobre los segundos fueron debidas, en general, a la superioridad en instrucción militar y marinera de los buques ingleses, resultando ineficaz el valor personal de las dotaciones de los españoles, así como la nefasta política exterior e interior —referida al poco entendimiento entre las autoridades políticas y navales— llevadas a cabo por España en esos meses previos a la campaña de Trafalgar.

Continuando con las agresiones de la Royal Navy a los buques españoles, señalaremos, por más destacados, los llevados a cabo a raíz de la declaración de guerra por parte de España en los últimos meses del año 1804.

El 17 de noviembre, en las proximidades de Cádiz, el ya citado navío inglés *Donegal* apresó por la fuerza, después de desigual combate, a la fragata *Anfitrite*, que pocas horas antes había salido de este puerto, conduciéndola a Gibraltar.

El 7 de diciembre, también sobre el cabo Santa María, el navío inglés *Polliphemus* y otra de las fragatas que atacaron y apresaron a la división de Bustamante en aguas donde se había producido este suceso, la nombrada *Lively*, apresaron a la española *Santa Gertrudis*. El día 27 del mismo mes la corbeta-correo *Infante don Carlos*, ya citada, fue capturada y conducida a Inglaterra por la fragata *Diamant* cuando, procedente de La Habana, se hallaba en las proximidades del cabo Finisterre.

La orden impartida por el gobierno inglés el 18 de septiembre, con el fin de detener en plena paz a los buques de la Armada, fue general para todas las escuadras y divisiones inglesas, y no particular para aquellas que navegaban en mares europeos, como parecería lógico si solo se tratase de ejercer presión sobre el Gobierno español acerca del buen éxito de las negociaciones mantenidas con España.

El 28 de diciembre de 1804, en el mar de las Antillas, las fragatas inglesas *Pique* y *Diana* apresaron a la corbeta española *Diligencia*, que viajaba de La Habana a Santo Domingo. La forma en que se llevó a cabo la detención fue notable. Según expuso el comandante de la *Diana*:

... que la guerra no estaba declarada, ni había ordenes para hacer hostilidades, pero que el las hacía para que se consolidase la paz, ya que el nuevo Emperador nos obligaba a la guerra<sup>26</sup>.

No solo fueron apresados buques de guerra y mercantes, sino también tropas de nuestro Ejército al ir de transporte de un puerto a otro. Ejemplo de ello fue el caso del Regimiento de Infantería de Voluntarios de Castilla, que salió de Barcelona con destino a Mahón en un buque mercante y, al día siguiente de su partida, fue hecho prisionero y conducido a Malta<sup>27</sup>.

### ¿Dónde está la *Mercedes*?

Sin ánimo alguno de jocosidad en tema tan relevante e importante para la Armada —y en asunto también tan afectivo por su propia naturaleza—, han tenido que pasar casi doscientos años para que esta emprenda una acción investigadora a consecuencia de evitar el expolio de los restos de uno de los buques de la Marina militar de España que marcaron una época en nuestra Historia general.

Nos ha tocado el honor de llevar a cabo este trabajo, cuando por su propia naturaleza es la Armada la que institución debe en último lugar defender la memoria y el patrimonio propio y a él confiado, a pesar del tiempo transcurrido, al igual que hicieron aquel aciago día del 5 de octubre de 1804 todos aquellos que montaban en las cubiertas de sus buques y combatieron por el honor de las armas.

Al tener conocimiento del expolio que estaba llevando a cabo una empresa cazatesoros —y una vez que los estudios realizados hubieron dictaminado que los restos del buque eran los de la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*, volada en el combate

que se dio en aguas próximas al cabo Santa María (Portugal) contra una división británica de cuatro fragatas—, el entonces contralmirante don Teodoro de Leste Contreras, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, me encargó, por mi condición de jefe del Departamento de Historia del citado instituto, emprender un estudio para averiguar el lugar donde se había producido la voladura de la *Mercedes*.

Ni que decir tiene que, con todo el interés que la ocasión precisaba, me puse, como se dice vulgarmente, «manos a la obra» y a los pocos días elevé un informe de lo actuado con fecha de 15 de junio de 2007.

De lo actuado se obtuvo una situación y una posible derrota de la división española en su navegación desde el puerto de Montevideo hasta la recalada al sur del cabo de San Vicente, en la costa meridional portuguesa.

Todo lo que trato de narrar a partir de este momento está basado en el informe que elevé al almirante De Leste, mi jefe inmediato y querido amigo de la infancia y de la Escuela Naval.

Como antecedentes necesarios para comprender todo lo acaecido el 5 de octubre de 1804, fecha en que se da el combate en las proximidades del cabo de Santa María y en que voló la *Mercedes*, haré una breve síntesis de los motivos por los cuales las fragatas españolas se encontraron en el citado combate.

El 6 de noviembre de 1802 se dispuso el armamento en el arsenal de Ferrol de las fragatas *Mercedes* y *Clara*, las cuales debían trasladarse al puerto del Callao de Lima para trasladar a España los caudales y efectos de la Real Hacienda allí reunidos. Una vez armadas y pertrechadas, salieron el 27 de febrero de 1803 en demanda del puerto peruano.

La fragata *Clara* fondeó en el Callao el 21 de junio, tras 115 días de navegación, no verificándolo la *Mercedes* hasta el 7 de agosto, a los 162 días de su salida de Ferrol, porque, a causa de averías, tuvo que arribar a Montevideo, donde tardó un mes en repararlas.

El 31 de julio de dicho año de 1803 se ordenó al virrey del Perú que las citadas fragatas y la *Asunción*, de la misma clase, mandadas por el jefe de escuadra don Tomás Ugarte, condujeran a España los caudales de aquel virreinato, dirigiéndose las tres a Montevideo, donde tomaría el mando de ellas y de dos más del apostadero del Río de la Plata el jefe de escuadra don José Bustamante y Guerra, que las traería a nuestro país.

El 31 de marzo de 1804 salieron del Callao las tres fragatas citadas, fondeando en Montevideo el 6 de junio. Unida a ellas, la fragata *Medea*, en la que arbolaba su insignia el jefe de escuadra don José Bustamante, y sustituida la *Asunción* por la *Fama*, salieron de Montevideo el 7 de agosto en demanda de la Península.

¿Qué elementos y consideraciones náuticas se tuvieron en cuenta para intentar averiguar la recalada en el cabo Santa María y la navegación de las fragatas españolas hasta el combate con la división inglesa del comodoro Graham Moore? Para determinar el lugar donde tuvo lugar la recalada de la división española hasta que tuvo lugar el combate se han utilizado los siguientes documentos:

- 1. Diario de navegación del entonces alférez de fragata José María Chacón, de la dotación de la fragata *Fama*, reproducido en el tomo I de la obra *El combate de Trafalgar*, de Pelayo Alcalá Galiano<sup>28</sup>, de un ejemplar que le facilitó al autor el almirante Guillermo Chacón, hijo de aquel.
- 2. Parte de campaña del comandante de la división, José Bustamante y Guerra, al ministro de Marina Domingo Pérez de Grandallana. Viaje desde Montevideo y relación del combate del cabo Santa María contra cuatro fragatas británicas el 5 de octubre de 1804. Biblioteca Real Academia de la Historia, colección Juan Pérez de Guzmán, legajo II/8305 (original, firma autógrafa), recogido por Marliani en su *Combate de Trafalgar*<sup>29</sup>.
- 3. Parte de campaña del capitán de navío Miguel Zapiáin y Valladares, comandante de la fragata *Fama*, dirigido al ministro de Marina Francisco Pérez de Grandallana. Relación del combate de cabo Santa María contra cuatro fragatas británicas, el 5 de octubre de 1804<sup>30</sup>.
- 4. *Diario de navegación de la división de las cuatro fragatas españolas, «Medea», «Fama», «Mercedes» y «Clara», al mando del jefe de escuadra de la Real Armada, el Sr don José Bustamante y Guerra, caballero de la Orden de Santiago, por el Mayor general de la misma división, capitán de navío de la Real Armada don Diego de Alvear y Ponce de León (Del puerto de Montevideo al de Cádiz, año 1804, día de luna al S.)*.
- 5. *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico, y de las Islas Azores ó Terceras, para inteligencia y uso de las cartas esféricas por el brigadier de la Real Armada don Vicente Tofiño de San Miguel*.
- 6. *Historia de don Diego de Alvear, brigadier de la Armada, por su hija doña Sabina de Alvear y Ward*<sup>31</sup>.
- 7. Cartas del *Atlas Marítimo de España*, de Vicente Tofiño, y dos cartas de la Dirección de Hidrografía, las 703 y 703A correspondientes a los años 1877 y 1905.
- 8. Vistas del combate de cabo Santa María<sup>32</sup>.

Por el documento referido como 1 (diario del alférez de fragata Chacón) sabemos que «el día 5 de octubre de 1804, amaneció claro, la tierra a larga distancia, que conocimos ser la sierra de Monchique»; posteriormente manifiesta que «ceñimos el viento todo lo posible, y nos aproximamos a tierra». El capitán de navío Alvear desvela en su diario de navegación (documento 4) «que el día anterior al combate (4 de octubre) el tiempo seguía claro... el viento fresquito del NNE AL N, la mar llana o apenas sensible del NNO, y navegamos mura a babor en buena vela». Y continúa: «la situación de estima a medianoche de este día 4, latitud N 36° 11' 15"», aunque por observación de una altura meridiana de Casiopea, considera Alvear «que estábamos muy al sur y en longitud O. referida al meridiano de San Fernando (Cádiz) 3° 20' 18"». A las seis y cuarto de la mañana (día 5), se marcó la sierra de Monchique al N1/4E de aguja».

Del documento 3 (Parte de campaña del comandante de la *Fama*, capitán de navío Zapiáin) se sabe que el 4 de octubre, día anterior al combate, «reconocimos a las seis de la mañana a la sierra de Monchique que nos demoraba el NNE, distante 7 leguas, los vientos eran entonces del N y N1/4 NO. Y manifiesta también que la *Clara* a este tiempo —es decir, a la

misma hora— hizo señal de «tres velas al primer cuadrante, que a las ocho se conocieron ser cuatro, que hacían por nosotros; y revelando ser buques de guerra, se puso la señal 246 de zafarrancho de combate, y la 127 de formarse en línea de tal, mura a babor, orden natural..., quedando la *Fama* por cabeza de la línea o a la vanguardia, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro, y la *Clara* a retaguardia...».

Añade el capitán de navío Alvear: «Seguíamos en esta disposición con todo el aparejo nuestro rumbo de ENE, a vista ya de toda la costa de cabo Santa María, pues a eso de las nueve se demarcó Monte Figo a NE 5° e. a cuya hora, ya próximas las embarcaciones reconocidas ser de guerra inglesa, por su bandera y de crecido porte, largamos nuestra insignia, y se fueron colocando cada una por el través de los nuestros respectivos, según iban llegando a barlovento...».

Comenzado el combate —que Alvear da como iniciado a las nueve y cuarto—, y a la media hora de mantenerlo, «con fuego bien sostenido, por una y otra parte: saltó la *Mercedes* con estruendo horrible».

Dice Alvear que a las seis y cuarto se reconocieron las sierras de Monchique, y lo expone del siguiente modo, ya que clarifica bastante la posible derrota de las fragatas españolas: «Por la estima segunda de las seis y cuarto de la mañana que se descubrieron y marcaron las sierras de Monchique al N 7° 40' Oeste, corregido de variación, como se dijo arriba, nos hallábamos según se expresa, no habiendo después hecho otras marcaciones sobre que se pudiese contar ni seguido la estima del combate. Latitud estimada a dicha hora occidental de San Fernando (Cádiz) 2° 46' 44'' rumbo directo N 65° 20' E. Millas navegadas 71,5. Longitud deducida de la marcación 2° 4' 00''. Diferencia de recalada al E POR MARCACIÓN 4° 2' 44''».

De todo lo anteriormente expuesto se obtienen las siguientes conclusiones:

En primer lugar, tanto los rumbos como las demoras y dirección del viento y de la mar están referidos a la aguja, excepto situación de estima de Alvear.

La dificultad que se presenta es que en 1804 tanto la variación (declinación magnética) como los desvíos de la aguja para los buques españoles son desconocidos. No obstante, la variación de la aguja (declinación magnética) indicada en la carta 703A de la Dirección de Hidrografía de 1905 en la zona de la recalada y navegación a lo largo de la costa portuguesa hasta el cabo de Santa María es de 16° 30' NO (-), siendo el decremento anuo de 6''.

A la vista de la carta 703 de la misma Dirección de Hidrografía del año 1877, se tiene que, con el mismo decremento anuo de 6'', la variación de la aguja debería de ser (no aparece en la carta para la zona sur de Portugal) de 19° 22' NO (-); y para la zona situada al NO de cabo San Vicente, y a unas 100 millas aproximadamente, es de 20° 48' NO (-), como refleja en la citada carta, lo cual concuerda con la que figura en la carta 703A de 1905.

Por todo ello, teniendo en cuenta que el decremento anuo no experimenta variación, y considerando este de 6', se puede afirmar que la variación de la aguja era de 1° cada



diez años, lo que nos da una variación de la aguja entre 1905 y 1805 de 10°, que indica que la declinación magnética en la zona citada anteriormente era en 1804 de 26° 30' (-) aproximadamente.

Los desvíos de las agujas de los barcos españoles no se tienen en cuenta por desconocerlos, y si bien es cierto que las fragatas eran de madera, la artillería, municiones y otros elementos de construcción como clavazón, bombas de achique, etc., tenían influencia, aunque se considera que no era excesiva, por la situación de la aguja en la toldilla. De todos modos, es de suponer que al cruzar pocos días antes la línea ecuatorial, en donde los desvíos son prácticamente nulos, se hubiesen observado y corregido.

De todo ello se considera que los rumbos y demoras (verdaderos), así como la dirección del viento, son los de la aguja disminuidos en la declinación magnética. Y, en el caso que nos ocupa, son los de la aguja disminuidos aproximadamente en dos cuartas.

### **Recalada y navegación hasta la voladura de la *Mercedes* (4-5 de octubre de 1804)**

Se sabe, por lo manifestado por el capitán de navío Alvear, que la víspera de la recalada era un día claro y el viento era fresquito, del NNE al N.

La situación de estima a las 05.00 h era 36° 11' 15" N, aunque por observación de una altura de Casiopea, también estima Alvear que estaban muy al sur, pero sin determinarlo, y en longitud 3° 20' 18" O del meridiano de San Fernando, que convertida a Greenwich da 9° 32' 38" O.

Por el diario de navegación del alférez de fragata Chacón (documento 1) sabemos que se reconoce la sierra de Monchique a larga distancia y que la división para acercarse a tierra ciñó el viento todo lo posible. Sabemos también que este era fresquito, oscilando entre el N y n ¼ al NO (aguja) que corresponde al NO y NNO verdaderos.

Aunque no se conoce lo que ceñirán las fragatas sin partir el puño (no tomar el aparejo por avance), se estima que en este tipo de buques pudiera ser entre seis y ocho cuartas, por lo que el rumbo verdadero debiera ser NE, que coincide prácticamente con el apuntado por Alvear: ENE (aguja), que corregido por variación da uno verdadero de NE ¼ E.

Los barcos iban con buen andar, como manifiesta Alvear (71,15 millas recorridas desde la medianoche hasta las 6.15 h), y con el viento entre el través y dos cuartas a popa del través, como se manifiesta y se puede apreciar en las láminas que reproduce don Pelayo Alcalá Galiano, en que los barcos iban con todo el aparejo, incluidos sobres y gavias, es decir, navegando a un largo y con una velocidad sobre el fondo superior a los once nudos. A partir del reconocimiento y parlamento con la fuerza naval británica, los barcos españoles se ponen en facha o pairean, por lo que se supone que la distancia navegada disminuyó, así como también disminuyó la distancia navegada en la fase final previa al combate.

Para determinar la situación donde voló la fragata *Mercedes*, se parte de la situación estimada que da Alvear a las seis de la mañana, corregida y deducida por marcación a la sierra de Monchique. Dicha situación supongo que está tomada en relación con

los picos más elevados, Foya o Monchique, por la gran distancia existente: 60 millas, aproximadamente, únicos puntos visibles hasta una distancia de 25 leguas (75 millas), según se desprende del *Derrotero* de Tofiño<sup>33</sup>.

La situación a las 6.15 horas era latitud 36° 46' N, longitud 2° 40' 40" NO del meridiano de San Fernando.

Trasladando dicha marcación por rumbo y distancia navegada desde las 6.15 de la mañana, a cortarse con la tomada sobre la 9.15 h al monte Figo, nos da una situación lo bastante fiable para determinar el punto aproximado donde se inició el combate. Además, ello está avalado, con muy poca variación, por las marcaciones tomadas por Alvear y Zapiaín a las 6.15 horas a Monchique (no llega a 7 millas).

No cabe duda de que otros factores como el abatimiento, las corrientes, la suciedad de los cascos o la carga transportada han jugado un importante papel en la derrota de la División española desde la salida de Montevideo hasta la recalada en el cabo Santa María. Sin embargo, gracias a los datos aportados por los protagonistas, se puede determinar con un aceptable margen de error la zona en que voló la *Mercedes*.

Dicha voladura estimamos que acaeció aproximadamente entre las 9.30 y las 9.45 de la mañana del día 5 de octubre de 1804, y sus restos, junto con la carga que transportaba, pueden encontrarse en un área de un círculo de radio de 8 millas cuyo centro está en situación 36° 32' N y 8° 08' O al N ¼ NE, a 28 millas del cabo Santa María.

---

<sup>1</sup> (Cantillo, 1843: 676).

<sup>2</sup> «V. E. queda autorizado, arreglándose a cuanto el particular le tengo comunicado, a empezar la negociación... Para obtener Gibraltar es indispensable hacer la guerra, y para declararla muy necesaria la alianza con Francia. No hay otro medio que una intimidad absoluta para impedir los golpes, y por supuesto, la alianza, es sin duda de absoluta necesidad, no solo con Francia, sino también con sus amigos Prusia, América, Constantinopla y África» (carta del Príncipe de la Paz a Iriarte, fechada el 12 de septiembre de 1795).

<sup>3</sup> (Cantillo, 1843: 673).

<sup>4</sup> (Salazar, 1888: carta II).

<sup>5</sup> (Fernández Duro, 1902: 242).

<sup>6</sup> Los seis navíos entregados fueron los nombrados: *Conquistador*, *Pelayo*, *San Jenaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*.

<sup>7</sup> (González-Aller, 1978: 1).

<sup>8</sup> (González-Aller, 1978: 2).

<sup>9</sup> (González-Aller, 1978: 15).

<sup>10</sup> (Salazar, 1888, carta II).

<sup>11</sup> (González-Aller, 1978: 18).

<sup>12</sup> (Godoy, 1836: III, 288).

<sup>13</sup> (Marliani, 1850: 90).

<sup>14</sup> (Marliani, 1850: 115).

<sup>15</sup> (Alcalá Galiano, 1908: 493).

<sup>16</sup> (Marliani, 1850: 112).

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> (Alcalá Galiano, 1908: 507).

<sup>19</sup> (Fernández Duro, 1902: 264).

- <sup>20</sup> (Lafuente, 1859: 431).
- <sup>21</sup> Noticias de Londres del 31 de octubre de 1804 (*Gaceta de Madrid*, 14 de diciembre de 1804).
- <sup>22</sup> «Resumen general de los buques de los tres Departamentos», tomado del Estado General de la Real Armada para el año 1805, pág. 159.
- <sup>23</sup> (Godoy, 1836: t. IV, cap. XVIII).
- <sup>24</sup> (Alcalá, 1908: 612).
- <sup>25</sup> AHN, Est., leg. 5458. Parte de campaña de don José de la Guardia, comandante de la *Santa Matilde* (González-Aller, 2004: 207-217).
- <sup>26</sup> Parte de campaña de la corbeta *Diligencia* rendido por su comandante, teniente de navío don Fernando Murillo, al teniente general don Juan de Araoz, comandante general del Apostadero de La Habana (Alcalá, 1908: 206).
- <sup>27</sup> *Íbidem*.
- <sup>28</sup> (Alcalá, 1908: 45-49).
- <sup>29</sup> (Marliani, 1850: 134-144 y apéndice 11).
- <sup>30</sup> BRAH, colección Juan Pérez de Guzmán, leg. 11/3805.
- <sup>31</sup> (Alvear y Ward, 1891: 387-403).
- <sup>32</sup> (Alcalá, 1908).
- <sup>33</sup> (Tofiño, 1789: 94-95).