



Óleo de Francis Sartorius sobre la explosión del buque *La Mercedes*.

El Maldito Tesoro de la Fragata

Carlos B. Delfante

Dueños de sus destinos son los
hombres. La culpa, querido Bruto,
no está en las estrellas, sino en
nuestros vicios.

William Shakespeare

Introducción

La presente novela está fundamentada en hechos verídicos que ocurrieron al inicio del siglo XIX, y el cual posteriormente dio origen a la declaración de guerra entre los reinos de España e Inglaterra en 1805. Por aquella época, los caudales pertenecientes a la Corona Española componían un cuantioso tesoro de oro, plata y monedas acuñadas en Perú, estaban siendo trasladados a Cádiz por una escuadra de fragatas reales españolas, cuando de repente fueron despojados de sus barcos en la costa de Portugal.

Por consiguiente, al tratarse de una historia novelada, dicho compendio se convierte en una antología descriptiva y verídica que se ha asentado sobre datos y documentos que permitieron al autor imaginar lo que en verdad ocurrió en aquel infausto viaje, cuando algunos personajes fidedignos se vieron obligados defender con sus vidas los leoninos Decretos Reales instaurados en 1802.

Entre aquellos que realizaron el viaje, se encontraban algunos funcionarios de la corte y nobles integrantes de algunas familias aristocráticas que retornaban a su país, cuando el inesperado ataque por parte de la armada inglesa

finalmente echó por tierra sueños y fortunas a tan sólo un día de alcanzar su destino.

Consecuentemente, el principal período del relato en que se desentraña esta aventura, ocurre durante el viaje de retorno que fue realizado en 1804 por la flota de la Armada Real española, hasta el momento del hundimiento de “*La Nuestra Señora de las Mercedes*” y el encarcelamiento del resto de la tripulación y el descomiso de los valores que las otras fragatas llevaban en sus bodegas.

Sin duda, toda esta epopeya tuvo ocurrencia en una época por la que muchos se sienten fascinados: la España de finales de siglo XVIII y principios del XIX. Pues sobre seguro que éste periodo hace parte de los últimos años de lo que llegó a ser considerado un gran imperio, y el cual, en algunas ocasiones, se sintió estrechado por los resultados de sus propios deslices políticos, mientras que en otras se encontró obligado por las dos potencias que en aquellos años comenzaban a dominar Europa: Inglaterra y Francia.

Por ese entonces, España se había visto forzada a actuar unas veces de aliado tando de un país como de otro. Lo que efectivamente la que llevó a finiquitar todo un imperio en menos de 100 años. Empero, algunas situaciones ocurridas en aquel tiempo, indican que más de dos siglos después, similares contextos siguen siendo cotidianos en la política internacional. Por lo tanto, en esta historia aparecerá una serie de personajes que fueron testigos directos de lo acontecido y en el qué algunos de

sus protagonistas, llegaron a ser después héroes de la Guerra de la Independencia en países de América.

Así pues, desde la llegada al trono del rey Carlos IV en el año 1789, hasta su abdicación a favor de José Bonaparte en el año 1808, España se vio estrechada entre dos guerras y en una otra que daba comienzo cuando este rey declinó. En dos de ellas, los españoles fueron aliados de los ingleses, y en la otra de los franceses. Pero para el caso que nos ocupa en esta ocasión, podría decirse que el origen del tema comienza en 1796 y duró, para efectos de la epopeya, hasta octubre de 1804, aunque como lo veremos, su trama siga muy candente hasta los días actuales.

No obstante, vale destacar que en la ofensiva que se llevó a cabo antes de 1802, esta última terminó siendo una beligerancia que se dilucidó, sobretodo en el mar, y afectó tanto a las colonias españolas en América como a la misma península Ibérica. Pues al estar aliada con los franceses, España terminó por declararle la guerra a Inglaterra después de sufrir varios desagravios e intentos de invasión en algunas de sus plazas, tanto en las americas como en el mismo territorio nacional.

En aquel entonces, Inglaterra consideraba que el gobierno de España había traicionado la coalición que

otrora les llevara a enfrentarse juntos, a la Francia Republicana durante los últimos dos años; a la vez que conjeturaba que el acuerdo de paz que España había llegado con Francia en ese momento, no era del agrado de los ingleses, quienes se sintieron menospreciados. Por consiguiente, en los años siguientes los sajones se dedicaron a asaltar a los barcos españoles o invadir islas y ciudades.

Ante tales realidades, el rey Carlos IV desidió declarar la guerra a Inglaterra, apoyado ahora por la Francia Republicana, la cual se encontraba inmersa durante aquellos años en una guerra civil de baja intensidad. No obstante, España que entonces tenía una gran flota de navíos de guerra, no fue un rival a la altura para los ingleses, quienes tenían mejores barcos, cañones y marineros.

Puede decirse que estos llegaron a vencerlos en casi todos los enfrentamientos que se sucedieron entre los dos. Además, España terminó perdiendo la isla de Menorca, la isla de Trinidad y gran parte de sus barcos en la batalla del cabo de San Vicente, en la que la aptitud de algunos oficiales tildados de cobardes, terminó por ofrecer todo tipo de facilidades a los ingleses para nos demostrar,

finalmente, que ellos serían los nuevos dueños de los mares por muchos años.

¿Y los aliados franceses? Vale destacar que por aquella época se promovía en Francia un golpe de estado, en el que su general más importante, después de vencer en varias batallas por Italia y Egipto, terminaría por acceder al poder. Y así, una vez subscrito a la autoridad máxima de Francia, Napoleón Bonaparte acaba entonces con el estado republicano en el año 1799, y llegando tiempo después a lo que todos ya sabemos, es decir, a Emperador.

Pero cuenta la Historia que los galos fueron por libre en esta guerra, mientras que España fue tan solo su aliado por causa de su obsesivo interés: el de invadir Inglaterra, a la vez que facilitaba algo que Napoleón Bonaparte tanto codiciaba: tener la marina española actuando a su lado.

Empero, cabe mencionar que por entonces los años se pasaban entre guerra y guerra, y los pueblos de Europa comenzaron a sentir los efectos de los embargos comerciales practicados entre los países beligerantes. La pobreza y mendicidad, así como la falta de productos básicos para la subsistencia, comenzaban a faltar en la población. La suma de todo lo mencionado y el cambio de Primer Ministro en Inglaterra, hizo entonces posible que

franceses e ingleses acordaran un plan de paz. Pero estando los españoles y holandeses inmersos de un lado u otro en la guerra, terminaron por ser puros comparsas de estos dos, y con quienes se contó poco o nada para efectuar los acuerdos de paz.

A la postre, el marzo de 1802, se firma la llamada “Paz de Amiens”, por la que los países en conflicto deberían devolver todas las posesiones y prisioneros, a sus países originales, salvo la isla de Trinidad y Ceilán, que quedaron en manos británicas.

Por su vez, los franceses tuvieron que devolver Egipto a los turcos. Mientras que a España le devolvieron la isla Menorca, y ellos devolvieron los territorios que conquistaron a Portugal en la llamada Guerra de las Naranjas.

José Bonaparte, junto al futuro rey de España y el representante inglés Lord Cornwallis, en definitiva cruzan las manos en señal de paz, como se aprecia en la representación pictórica de la época, observando a la derecha, sentado y con casaca marrón, a don Nicolás de Azuara, el representante de España en dicho evento.



Dando secuencia a la historia, y ya habiéndose pasado dos años desde el final de dicha guerra, Manuel Godoy, que por ese entonces había retornado al gobierno después de un obligatorio paréntesis de varios años, ordena que fuese enviada una flota a las colonias de América, para con ella repatriar el oro y la plata que se había acumulado por esos años de guerra, de tal forma de volver así a llenar la hacienda real que había quedado vacía después de tantos gastos con la guerra recién finalizada.

Fue entonces que el día 13 de Septiembre de 1802, el Primer Ministro Manuel Godoy decide escribir una carta para el Ministro de Marina Domingo de Grandallana, destacando en sus líneas sobre la imprescindible conveniencia de que se armase lo cuanto antes una

escuadra de guerra, con el fin y propósito de transportar los caudales de S.M. desde Lima y Buenos Aires a España.

El ministro procedió con la premura que el asunto exigía, para que se llevasen a cabo lo cuanto antes tales órdenes, y el 6 de noviembre de 1802 se dispuso desde su gabinete el documento que ordenaba a que se preparase en el Arsenal de El Ferrol, a las fragatas La Mercedes y La Clara, las cuales debían trasladarse al puerto de El Callao (Lima, Perú) con el claro objeto de recoger una serie de caudales pertenecientes por un lado a la Real Hacienda de España y por otro, a diferentes particulares.

Una vez abastecidas y equipadas, ambas embarcaciones emprendieron el viaje con fecha 27 de febrero de 1803, llegando en primer lugar al puerto de destino la fragata La Clara, el 21 de julio, mientras que La Mercedes, a causa de unas averías durante la travesía, tuvo que hacer escala en el puerto de Montevideo, arribando finalmente a su destino el día 7 de agosto de 1803, lo que nos lleva a especular que este fuese el primer mal pronóstico de todos aquellos que la seguirían.

No obstante, unos días antes de su llegada, el 31 de julio para ser más exacto, el virrey del Perú había recibido órdenes expresas de la Corte para enviar a Cádiz, junto

con las fragatas Mercedes y Clara, a La Asunción, una embarcación de guerra de la misma clase que las anteriores. Pero a esta pequeña formación debían agregarse otras dos unidades más, La Medea y La Astrea, ya en el puerto de Montevideo, fondeadero al cual debían acudir las anteriores para reunificar la escuadra y cargar con otros caudales, a cuyo mando quedaría finalmente el brigadier Don José Bustamante y Guerra.

De acuerdo con lo que había sido conjeturado por el prestativo ministro, la vuelta desde el Callao debería realizase en los inicios de marzo de 1804, llegando a Montevideo el 5 de junio, y saliendo definitivamente hacia Cádiz, en España, el día 5 de julio de 1804.

Y así, una vez que se acomoda al raudo cargamento a ser transportado, la pequeña flota parte del puerto de El Callao el día 31 de marzo de 1804 bajo el mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte, tomándose como buque insignia la fragata La Mercedes. Y una vez fondeados en el puerto de Montevideo a cuyas aguas llegaron con fecha 6 de junio de ese año, reciben órdenes de trasladar el cargamento monetario desde la fragata Asunción a la Medea, ya que aquella, por motivos que posteriormente veremos con más detalles, debía quedarse en el puerto de Montevideo.



Igualmente, fue sustituida de la escuadra la embarcación de guerra Astrea por la fragata Fama. Por ello, la escuadra definitiva que partió con rumbo a España quedaría formada por las fragatas: Medea, Fama, La Santa Clara y Nuestra Señora de las Mercedes, aunque se hayan encontrado algunos documentos que muestran que estas naves dieron escolta a otros cuatro navíos de transporte de mercancías: El Castor, La Joaquina, Dos Amigas y Astigarra; si bien que estos barcos no todos los historiadores indiquen que hiciesen parte de la misma expedición, y no estaban junto a las principales en el día decisivo de esta aventura.

Cabe agregar que la disposición firmada por el Ministro de Marina, establecía que el mando de la expedición de retorno cabería al Brigadier don José

Bustamante y Guerra, por entonces Gobernador General de Montevideo, quien a la vuelta de las naves del Perú, debería embarcarse en un buque insignia, mientras que la primera etapa del viaje sería responsabilidad del segundo comandante de la flota: don Diego Tomás de Ugarte.

Entre tanto, los ingleses continuaban masticando entre dientes sin lograr engullir su inconformismo, donde apreciaban cada vez más que ellos habían resultado ser los verdaderos perjudicados en el tratado de Paz de Amiens, pues Napoleón llegara a manipular los puntos del tratado a su verdadero antojo, a la vez que los británicos fueron tardos en darse cuenta de ello. Tal acritud culminó al siguiente año, con su definitivo involucramiento en la guerra contra los franceses.

Por su vez, el emperador francés proseguía con su plan expansionista tanto en Europa como en el Caribe. Además, todo indicaba -al menos para los ingleses-, que Napoleón habría llegado a un acuerdo secreto con los españoles, por lo que estos le entregarían anualmente una cantidad de oro, entre otras condiciones, a cambio de su neutralidad en la guerra que acababa de comenzar contra Inglaterra.

A partir de esa fecha, los ingleses se dedicarían, durante los próximos años, a tantear interceptar los barcos

españoles que vendrían cargados de oro, utilizando la excusa del hipotético tratado realizado entre Francia y España para financiar las guerras de Napoleón.



Así fue que, ya a la salida desde el Ferrol hacia América en marzo de 1803, los británicos intentaron en vano interceptar los tres mencionados barcos españoles, pero estos lograron esquivarse con destreza de los ingleses.

Su navegación era clásica conforme lo determinaban las Ordenanzas de S.M., en fila una tras otra pues no había nada por lo qué temer, al no estar en guerra con nadie. Por tanto, desde hacía varias semanas que el pequeño convoy venía surcando a rumbo lento por la costa atlántica Argentina a la altura de la Patagonia, mientras los capitanes forjaban a voz de mando para que los pilotos se empeñasen en empinar las proas de los barcos hacia el norte y con destino al Río de la Plata.

El contorno del Cabo de Hornos, mismo habiendo acontecido al inicio del otoñal mes de mayo, causó cierta sorpresa en don Diego Tomás de Ugarte, pues se había dado de manera por poco normal, sin aquella penuria de tener que enfrentarse con las comunes borrascas, torbellinos, marejadas, o tan sólo aquellos vientos fuertes y huracanados que normalmente trastornaban la vida de los marineros, e imaginando poner en riesgo sus embarcaciones y la carga que transportaban.

Las tres naves habían partido de El Callao, Perú, el día el 31 de marzo con un enorme tesoro de reales y escudos. Monedas virreinales que habían sido acuñadas en la Ceca de Lima, y tan celosamente acomodado en sus bodegas. De por sí, la misión de la escuadra, que atendía la orden directa de Manuel de Godoy, el primer ministro del rey Carlos IV de España, era de una gran responsabilidad para el segundo comandante de la flota, dado el raudal cargamento monetario que transportaban bajo la disposición del Ministro de Marina, Domingo de Grandallana.

Estaba claro en su mente, que los barcos pasaron a ser, en ese momento, los fieles depositarios de los caudales o impuestos que hubiese en América y destinados a pagar el tributo en Madrid a la Real Hacienda de la Corona Española. Cuando, además de esa carga “oficial”, también necesitaron recoger parte de la fortuna personal y otros enseres de comerciantes emigrados al continente americano, y que por alguna razón peculiar volvían a la península.

Pero de repente, durante una jornada que sucedió en los inicios de mayo, todo cambió. Las nubes negras que hasta muy poco tiempo atrás eran divisadas por el lado del barlovento, ahora ya se las veía avanzar apresuradamente y entreveradas entre remolinos oscurecidos que de una

forma precipitada se iban sobreponiendo entre ellas como si estas quisiesen bailar un vals macabro y lúgubre.

Todo llevaba a creer, entre capitanes, oficiales y demás marinos, que cuando más, un furibundo temporal los sorprendería dentro de muy poco en alto mar.

-¡Arriad la mayor! -bramó una voz sobre el fragor de la tempestad en la última nao de la escudra, la Nuestra Señora de las Mercedes.

-¡Asegurad el trinquete! -volvió a vociferar la misma voz, ahora a pleno pulmón.

No se escuchó respuesta alguna, pero se vio como varios hombres, ignorando las gigantescas olas que barrían la cubierta como si estas fuesen latigazos del diablo, comenzaron a trepar temerariamente por las jarcias dispuestos a recoger el velamen antes que los vientos de más de setenta nudos que soplaban en ese momento lo dañaran o, aún peor, terminaran por destrozar por completo el mástil de la nave.

En ese momento, el teniente de navío Pedro Afán de Ribera, contradiciendo las órdenes del capitán José Manuel de Goicoa y Labart, se dedicaba a contemplar con ojos asustados la escena desde el castillo de popa, encontrándose completamente a merced de los elementos, mientras intentaba a cualquier costo que no lo arrastrase la siguiente ola. Mismo así, alcazó a pensar:

-Mejor estar aquí en cubierta, que sufriendo el insoportable hedor a orines y vómitos de la sentina. -
Mismo que los retorcijones de barriga le pidiesen urgentemente por un retrete.

El teniente contemplaba incrédulo cómo la que hasta unas horas antes parecía ser una soberbia embarcación, aunque ya tuviese 15 años surcando en los mares después de su botadura en la Habana, Cuba, era ahora zarandeada sin piedad y sin gracia por una montaña de una agua oscura que la golpeaba desde todas direcciones; rompiendo cabos, maderas y huesos, a la vez que lanzaba sobre los que se encontraban en el puente, una lluvia fina que el viento mismo convertía en afiladas agujas que herían allí donde la piel no estaba protegida.

A tan dos passos de él, pero ya imaginando que bien podrían ser dos leguas, el capitán Goicoa y Labart entrecerraba los ojos apenas dejando abierta una línea tenue entre los parpados al intentar adivinar con su indefectible mirada por la presencia del resto de la flota, a la vez que ambicionaba querer ir con su atisbo más allá de los muros de agua y espuma que aparecían y desaparecían por arte da magia, juntamente cuando le señalaba al piloto un lugar imposible con la mano que le quedaba libre, y gritándole unas instrucciones a las que éste acentía sin entender la mitad de lo que oía.

Mientras, Pedro Afán, ya calado hasta los huesos y aferrado con todas sus fuerzas al pasamanos, se preguntaba aterrorizado si en realidad, esa era la voluntad de Dios de que acabara allí su viaje.

No en tanto, la preocupación con mantener el rumbo cierto e impedir de alguna forma el desastre de su nave ante tan rabiosa tempestad, no aminoraban el temple del dinostiarra capitán de navío, un hombre reflexivo y que hacía apenas dos años fuera ascendido en el escalafón, cuando alcanzó el grado actual en la armada de su majestad. Mismo así, José Manuel encontró nervios templados para detenerse por algunos segundos a elevar unas rápidas plegarias al Señor, rogando por su propia salvación, la de las naves y su tripulación, a la vez que imploraba que le permitiese arribar con éxito a Cádiz, y de allí a los brazos de Josefa, con quien se había casado por poderes antes de partir de Perú.

Hacía más de cinco semanas que habían zarpado del puerto de El Callao amparándose tan sólo en la oscuridad de la noche. Eran tres fragatas hispánicas con poco más de 750 hombres de tripulación de marinería y armadas con 102 cañones de 12, las que se habían echado intrépidamente a la mar con un valioso cargamento que atiborraba las bodegas hasta el punto de ser necesario retirar parte de las piedras del lastre para hacer más sitio.

-Treinta y uno, cuarenta, cuarenta y cinco..., que más dan los días que llevamos en el mar, si al fin estamos metidos en este infierno -llegó a murmurar Pedro Afán de Ribera, con el rostro más blanco que los propios témpanos de hielo que encontraron flotando al sur de Chile antes de doblar el Cabo de Hornos.

Pero a ese desastre casi eminente que tanto lo amedrontaba, había que agregarle el agua ya casi podrida, ya sea por las malas condiciones de su envase o su inicua provisión en tierras incas, la cual se había vuelto turbia y hedionda y llevaba días racionada a un solo cuenco a la puesta del sol. Además, la verdura fresca había durado algo más de una semana, y hasta la carne seca, ahora infestada de gusanos, era tan solo un sabroso recuerdo.

-¿Qué Cristo fue el que me mandó a esta endiablada nave? -maldijo el oficil en un mascullo que el agua y el viento llevaron lejos.

La temible situación le hacía razonar que habían quedado tan reducido espacio para guardar las proviciones en el barco, más por una cuestión de haberse sometido a las inflexibles órdenes de Diego de Ugarte, que se había apurado hasta el límite de lo posible, y deducía que si Dios no les impedía mostrarles tierra firme en pocos días, pronto serían una tripulación de fantasmas navegando hacia el otro mundo -meditó el sobresaltado teniente,

agarrándose como podía a la balaustrada con tanta fuerza, que los nudillos de las manos se le había puesto blancos.

Con todo, en la fragata La Asunción, la situación no era muy diferente a la que estaba ocurriendo en los otros dos barcos. Fue justo cuando el capitán de navío Juan Obando, responsable por dicha nave, se había ausentado quien sabe si para vaciar su alcancía de recuerdos, que sucedió un brutal golpe de mar que lo arrojó al suelo de repente, y con él, se escaparon algunos toneles de las sogas que los abrazaban y estos se echaron a rodar descuidadamente de un lado a otro, rompiéndose unos y amenazando otros con írsele encima.

De ojos estremecidos, Juan percibió que toda la carga temblaba y se movía tal cual si estuviera viva, mientras él se veía largado de acá para allá sin atinar a encontrar agarre en alguna parte. Pronto percibió que no había lo que se pudiese hacer allí, y dando media vuelta, fue medio que tastabillando y recibiendo empujones de cajas y sacos, hasta lograr alcanzar la escala por donde había bajado.

Finalmente el capitán alcanzó la segunda cubierta, y guiándose instintivamente por los faroles de auxilio, pronto logró descubrir como subía a la primera, donde lo aguardaba otra desagradable sorpresa que ya se había

hecho notificar con un ensordecedor ruido antes de que este asomara la cabeza por la escala.

Aún no había tenido tiempo de mirar a su alrededor, tal vez por que la pesada cortina de agua no se lo permitiese, cuando escuchó un coro de voces que gritó: -¡Cuidado!-, y apenas si pudo alcanzar a echarse a un lado para evitar que un cañón lo aplastara. Las sogas que lo amarraban habían cedido, y la cureña en que estaba montado lo llevaba rodando de babor a estibor como si fuese una pelota, mientras arrollaba todo cuanto se cruzaba en su camino.

Vale decir que los cuerpos tronchados de dos marineros daban cuenta de su paso, mientras los demás hombres que se agolpaban en aquella cubierta parecían estar jugando a un mortal cuatro esquinas al intentar huir con inestables pasos de las acometidas del cañón, el mismo que ya había logrado arrancar con sus topetazos una de las puertas de artillería por la que ahora entraba el agua en grandes chorros y que hacía aún más rebaladiza la madera y agrandaba el caos con su sofoco.

-¡Rápido! ¿Dónde está el primer carpintero? - bramó el capitán a todo pulmón-. Tapen lo cuanto antes esa puerta -ordenó con un ademán.

A seguir, Juan Obando también se vió obligado a participar de aquellos quijotescos requiebros tal cual

estuviese bailando una zarzuela en su lejana tierra, hasta que finalmente consiguió alcanzar la cámara del timón donde el timonel, con la ayuda del segundo oficial que mismo aliquebrado se encontraba en el aposento, notó que ambicionaban a todo costo hacerse con el gobierno de la nave.

-¡Rediós! Apagad ya ese farol -bramó el segundo oficial sin llegar a soltar el pinzote, el cual buscaba escurrírsele de la mano sana como si fuese una angila. Cuando el contramaestre lo apagó, la estancia quedó sumergida en la penumbra, apenas si iluminada por la tenue claridad que se colaba, mezclada con agua, por la escotilla del techo.

Mientras tanto, a bordo de La Santa Clara, la segunda fragata del convoy, la cual era comandada por el experiente capitán de navío Diego de Alesón y Bueno, las circunstancias de la emergencia no eran diferentes en tan brutal tempestad.

-Señor Miguel, -gritó éste en un esfuerzo de querer sobreponer su voz al escándalo de agua y maderos rotos que los ensordecía.

-¿Qué sucedió? -exclamó enérgico mientras buscaba asirse de la baranda.

El teniente de fragata Miguel De Barandica é Ibarra, se tenía como un marino experiente, pues había

estado durante el bloqueo de Cádiz por los ingleses los años 97, 98 y 99, y se halló en las lanchas cañoneras y en la de su navío cuando la defensa de la plaza, y allí sostuvo varios combates con los enemigos que le atacaron, así como en otras posiciones, siempre para proteger los convoyes que entraban en bahía procedentes de Sevilla y Sanlúcar. Empero, quiso el destino que a fines de diciembre de 1802 se embarcase en la fragata La Clara, al mando del capitán de fragata Diego de Aleson, con la cual dió a la vela de Ferrol para el puerto del Callao de Lima y de allí para el de Montevideo, con los caudales.

-¡De seguir así, sobre seguro que iremos a pique! - chilló el teniente con voz colérica, y ya empapado por la copiosa agua que se filtraba por la ventanilla rota.

-¿Qué hay, pues? -demandó el capitán.

-¿Qué hay? ¿Qué ha de haber? ¡Insolencia y estupidez, mi capitán! -gruñó el subalterno.- ¡Eso es lo que hay!

-¡Pues mirad bien y recordadlo, por si un día llegaís a tener la santa ocasión de contárselo a vuestros parientes allá en el señorío de Bizcaya, en vez de servir aquí de almuerzo a los peces! -replicó don Diego a la vez que se atajaba el agua del rostro con una de las manos, mientras buscaba con su mirada penetrar entre la

imponente colgadura de agua, para ver si alcanzaba a divisar en donde se encontraba la fragata guía.

-Yo nací en la villa de Bermeo... -le contestó el teniente, pero ya era tarde, porque una fuerte oleada lo arrastró por la escalerilla, que si no se sujeta con fuerza en un rastrel, o se desnucaba o caía por la borda junto con el resto de las vituallas que en ese momento rodopiaban en el combés que ni perinola loca.

Luego detrás de ellos venía manteniendo flote, como podía, La Mercedes, que en esos momentos era la tercera de la hilera que había partido de Callao con su capitán a puestos.

-¡Así, ha de llevar su barco a la catástrofe! ¡Si continúa a negarse a recoger trapo, el gandísimo botarate ira desarbolar! -manifestó con apremio don José Manuel.

-¡Mierda para él y para toda su stirpe! -agregó furioso, cuando el clarón de un relámpago le permitió vislumbrar, montado en la cúspide de una enorme ola, a La Asunción, que se estremecía como si fuese un pedazo de trapo viejo.

-¿Notó, señor capitán? Ellos acaban de perder el velacho del trinquete y su verga, y no le doy una ampolleta de vida al palo mayor, si ellos no le cortan la jarcia. -avisó el oficial de mar que se encontraba al lado de su superior,

luchando junto con el timonero para mantener de alguna manera el rumbo de la nave.

-¿Qué podemos hacer? -preguntó, luego después de recobrase del susto.

-¡No podemos hacer nada, señor! ¡Rezad lo que sapás y confiad en que alguno de esos valientes marineros que están en el puente, sea capaz de librarlos del velamen! -voceó don José Manuel De Goicoa, entecerrando el sobrecejo y apretando los parpados para ver si distinguía las otras naves en medio de la oscuridad.

Por su vez, luchando incansablemente para zanjar el aprieto del inclemente temporal, toda la tripulación de la Nuestra Señora de las Mercedes hacía lo posible y lo imposible para que sus arboladuras no se quebrasen ni sus velas se despedazasen en girones a merced del viento. Algunos de los marineros ya se encontraban con la ropa en guñapos, tan desnudos y asustados como Adán en el día de la Creación.

En ese momento, Pedro Afán de Ribera desidió acudir en ayuda de un grumete que se encontraba espantado y con la mirada perdida, quien parecía haberse convertido en una estatua de sal al ver una maldición. Pero al bajar la escalera del castillo de popa, se golpeó la cabeza contra los bordes de la tarima de la toldilla.

-¡Infeliz! -gritó a toda voz, descargando en ella toda la rabia por el golpe recibido- ¡Salid ya a resguardo, o pronto servirais de alimento a los pejes de este océano! -ordenó a boca jarro, a la vez que el zonzó pírvido aprendiz despertaba de su ensueño y se sujetaba apresuradamente de una cuerda.

De repente, Pedro percibió que la puerta del castillo parecía haber desaparecido y el agua ya se colaba inclemente a cada nuevo golpe de mar. Entoces buscó acercarse hasta la portilla, aferrándose con fuerza al quicio, pero cuando dio por sí, en una nueva y violenta sacudida, ya estaba sentado sobre un tablón, con su brazo pasando tras el candelero del pasamano y con las manos entrelazadas frente al pecho, rezando en un balbuceo sordo.

-No es la postura correcta ni el lugar más adecuado de hacerlo -murmuró entre dientes-, pero sin duda, es el momento de que lo haga -concluyó.

De tal forma estaba, con los parpados apretados mientras luchaba por abstraerse un poco de la vorágine que lo envolvía, que se entregó a rezar por su vida en medio de un huracán. Y rogando a Dios por su alma y por los desafortunados hombres que luchaban por mantener en pie sus vidas en ese infierno de agua y viento, oyó, o más

bien sintió en sus entrañas, un terrible crujido de madera partiéndose.

Por otro lado, el capitán de navío José Manuel de Goicoa y Labart buscaba entretener el susto pensando que cualquier sacrificio posible en aras de la paz que fuera hecha en las circunstancias aflictivas que sobre España pesaban. Le pareciera pequeño el esfuerzo, el sobresalto y la oblación que tenía que pasar ante la tempestad, si con ello remediaba en algún modo la carestía, la necesidad, la miseria, nacidas de las guerras pasadas, en concurrencia con las malas cosechas y el estrago de la epidemia, recrudecida y espaciada como secuela de todo ello.

Él no podía juzgar, porque callaba por tanto la voz pública, la que sufría paciente la mortificación de los agravios que a la patria le inferían los malditos beligerantes ingleses en su tenaz lucha, haciendo menudear sobre todo los de los cruceros y corsarios de la Gran Bretaña, vejando, deteniendo ó confiscando con fútiles pretextos a los bajeles españoles de comercio.

Recordaba que no hacía mucho que se había enterado del caso en que la fragata de guerra inglesa Eolus pretendiera visitar y reconocer a la corbeta correo Urquijo sobre la isla de Santo Domingo, haciendo uso de su fuerza superior en combate, en el que le costó la vida al comandante Don Manuel Fernández Trelles, a uno de los

oficiales y a 13 marineros, resultando heridos cuatro oficiales y 16 individuos más, antes que cedieran a la violencia. Por entonces, la corbeta fuera saqueada por los vencedores y conducida á Jamaica, donde el Almirante de la escuadra la puso en libertad, sin admitir reclamaciones.

Sin embargo, continuaban, del otro lado del océano, siendo en apariencia amistosas las relaciones de los dos Gobiernos, y aseguraba el de Londres sus pacíficas intenciones, cuando en realidad las dirigía, por la doctrina de W. Monson, a desviar y adormecer todo recelo, mientras ocasión se presentaba de descargar a mansalva y con provecho uno de aquellos golpes a lo Drake, Blake o Morgan, con que en todos tiempos venía enseñando no empacharle el respeto ni la escrupulosidad del derecho de otras gentes.

Esta oportunidad, buscada para romper con una potencia que por su antiguo prestigio y por la extensión y rendimiento de las colonias, se consideraba peligroso auxiliar de Francia, y era la oportunidad que de un modo u otro habría de convertir la guerra pobre en lucha productiva, con que se recreaban de antemano desde el primer Almirante al último grumete en la marina inglesa, cuando se ofreció al saber que desde el Río de la Plata muy pronto harían viaje á España cuatro fragatas con el tesoro del Perú, sin misterio ni preparación alguna.



En 1804 el Administrador General de la Real Aduana concede permiso para que salgan del puerto de El Callao la Plata, Oro, Frutos y Efectos consignados en las correspondientes pólizas, y llévense a bordo de las fragatas españolas nombradas, que seguirán viaje a los puertos de la Península y el de Cádiz, con arreglo a la instrucción de S.M.

Obs: Documentos de los archivos históricos de la Armada Española

No es posible dar continuidad a estos relatos, sin destacar la importancia que tuvo por aquella época don Alejandro Malaspina y Melilupi, no porque hiciese parte de esta epopeya y sí, porque éste fue un noble y marino italiano al servicio de España, en el horroso cargo de Brigadier de la Real Armada, y que se tornó célebre por protagonizar uno de los grandes viajes científicos de la era ilustrada, la llamada Expedición Malaspina (1788-94). No en tanto, al querer éste conspirar con otros para derribar al primer ministro Manuel Godoy, terminó por caer en desgracia, llevando al olvido sus grandes logros.

Alejandro había nacido en Mulazzo, actual Italia, entonces parte del Gran Ducado de Toscana, el día 5 de noviembre de 1754. Sus padres fueron el marqués Carlo Morelo y doña Caterina Meli Lupi di Soragna, y entre los años de 1762 a 1765, él y su familia pasaron a vivir en Palermo, bajo la protección directa de su tío, el entonces virrey de Sicilia, Giovanni Fogliani d'Aragona.

Ya de 1765 a 1773, se dedicó a los estudios en el Colegio Clementino, en Roma, y aceptando en 1773 ingresar en la Orden de Malta. Allí vivió un año, donde aprendió los rudimentos de navegación en la flota de la Orden. Pero en 1774 ingresó en la Marina Real española, y el 18 de noviembre de ese mismo año termina por recibir el grado de guardiamarina.

Al encontrarse al servicio de España durante los años 1775 y 1776, Malaspina toma parte en varias acciones armadas en el norte de África, siendo una de ellas, la de enero de 1775, una expedición en auxilio de Melilla, que por aquel entonces se encontraba asediada por partidas de piratas berberiscos.

De 1777 a 1779, ya a bordo de la fragata Astrea, participó en un viaje de ida y vuelta a las Filipinas rodeando el Cabo de Buena Esperanza, y durante el mismo, terminó por ser ascendido al grado de teniente de fragata en 1778, cuando entonces pasa a tomar parte directa en varias acciones realizadas contra los británicos en 1780, tras lo cual fue ascendido a teniente de navío.

Sin embargo, en 1782, por motivos no muy claros, Alejandro Malaspina fue denunciado ante la Inquisición como hereje, pero logra no ser encarcelado ni juzgado, a la vez que toma parte en el Gran Asedio a Gibraltar.

Pero fue durante 1783 y 1784, que Malaspina, ahora actuando como segundo del comandante de la fragata “Asunción”, lleva a cabo un segundo viaje a las Filipinas.

De septiembre de 1786 a mayo de 1788, en ese momento al mando de la fragata Astrea, realiza un tercer viaje a las Filipinas como comisionado de la Real Compañía de Filipinas. Esta vez se trataba de una vuelta al mundo.

Por lo tanto, en septiembre de 1788, ahora junto con su colega don José de Bustamante y Guerra, proponen al gobierno español que sea organizada una expedición *político-científica* con el fin de visitar casi todas las posesiones españolas en América y Asia. Este viaje sería conocido posteriormente como “expedición Malaspina”. Dicha expedición zarpó de Cádiz el 30 de julio de 1789.

Alejandro Malaspina, a su regreso a España el día 21 de septiembre de 1794, presentó un informe denominado: “*Viaje político-científico alrededor del mundo*”, que incluía un informe político confidencial, con observaciones críticas de carácter político acerca de las instituciones coloniales españolas, en donde era favorable a la concesión de una amplia autonomía a las colonias españolas americanas y del Pacífico, dentro de una

confederación de estados relacionados mediante el comercio.

Pocos días después, en ese mismo septiembre, Alejandro Malaspina envía todos sus escritos, pero el gobierno juzgó poco oportuna su publicación bajo la situación política por entonces existente. Percibiéndose desencantado con sus logros, Malaspina pasó a tomar parte en una conspiración que sería llevada a cabo para derribar a Manuel Godoy, y lo que lo condujo a su arresto el 23 de noviembre.

Y así fue que, tras un juicio dudoso, el 20 de abril de 1796 fue condenado a pasar diez años aprisionado en el castillo de San Antón de La Coruña. Pero durante su encarcelamiento, Malaspina aprovechó el tiempo para escribir diversos ensayos sobre estética, economía y literatura.

No en tanto, Alejandro Malaspina no llegaría a cumplir la totalidad de la condena, pues a finales de 1802 fue puesto en libertad debido a las presiones del propio Napoleón, y a instancias de Francesco Melzi d'Eril, pero una vez indultado, es deportado a Italia.

Malaspina partió para su localidad natal a través de Génova, asentándose finalmente en Pontremoli, a 10 km de Mulazzo, entonces parte del reino de Etruria. Allí se

involucró en la política local, hasta que en 1804 se desplazó a Milán, capital de la República Italiana. Fue entonces que en diciembre de ese año, el gobierno de la república le encarga la organización de la cuarentena entre la república y el reino de Etruria durante una epidemia de fiebre amarilla en Livorno.

Posteriormente, en 1805 fue nombrado miembro del Consejo de Estado del napoleónico Reino de Italia en el cual se había transformado la República Italiana. Pero al año siguiente, en diciembre de 1806, se desplazó a la corte del reino de Etruria, en Florencia, siendo admitido en la Sociedad Colombina.

Empero, al repasar la historia de este noble y marino, debe ser agregado que en septiembre de 1788, Alejandro Malaspina, junto con su colega José de Bustamante y Guerra, como ya expuesto, proponían al gobierno español la organización de una expedición con el fin de visitar casi todas las posesiones españolas existentes en América y Asia.

No hay que olvidarse que la intensa actividad de exploración del Pacífico desarrollada tanto por Francia como por Inglaterra a finales del siglo XVIII, terminó por provocar la reacción del Reino de España, puesto que desde que la expedición de Magallanes cruzara el Pacífico

y descubriera las Filipinas, España había considerado el Mar del Sur como de su exclusiva propiedad, controlando las Filipinas en el oeste y la casi totalidad de su orilla este, desde Chile hasta California.

Pero la injerencia de otras naciones en esas latitudes, no fue la principal razón de esta expedición. Fue fundamentalmente por causa del carácter científico realizado por las exploraciones francesas e inglesas, lo que terminó por provocar una respuesta de los intelectuales españoles. Era evidente que ellos tenían el deseo de emular los viajes de Cook y La Perouse a través de un océano que durante dos siglos y medio fue considerado como un mar español.

Por consiguiente, el historiador Felipe Fernández-Armesto nos señala lo siguiente: La monarquía española de la época, dedicaba al desarrollo científico un presupuesto incomparablemente superior al del resto de las naciones europeas. El imperio del Nuevo Mundo era un vasto laboratorio para la experimentación y una inmensa fuente de muestras. Carlos III amaba todo lo referente a la ciencia y la técnica, de la relojería a la arqueología, de los globos aerostáticos a la silvicultura. En las últimas cuatro décadas del siglo XVIII, una asombrosa cantidad de expediciones científicas recorrieron el imperio

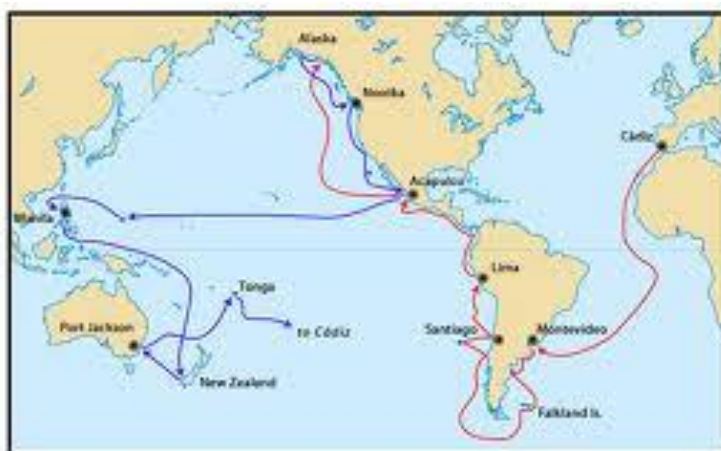
español. Expediciones botánicas a Nueva Granada, México, Perú y Chile, reuniendo un completo muestrario de la flora americana. La más ambiciosa de aquellas expediciones -en la opinión de este historiador,- fue el viaje hasta América y a través del Pacífico por parte de este súbdito español de origen napolitano, llamado Alejandro Malaspina.

Bajo su punto de vista, los propósitos de la expedición serían los siguientes: *“incrementar el conocimiento sobre ciencias naturales (botánica, zoología, geología), realizar observaciones astronómicas y construir cartas hidrográficas para las regiones más remotas de América”*.

Por tanto, el proyecto recibió la aprobación de Carlos III, dos meses exactos antes de su muerte. Y la expedición, que contaba con las fragatas Atrevida y Descubierta, zarpó de Cádiz el 30 de julio de 1789, llevando a bordo a la flor y nata de los astrónomos e hidrógrafos de la Marina española, como Juan Gutiérrez de la Concha, acompañados también por grandes naturalistas y dibujantes, como el profesor de pintura José del Pozo, los pintores José Guío y Fernando Brambila, el dibujante y cronista Tomás de Suria, el botánico Luis Née, los naturalistas Antonio Pineda y Tadeo Haenke. Pero la

calidad de la tripulación no se reducía a su dotación científica: asimismo participó en la expedición Alcalá Galiano, quien posteriormente moriría heroicamente en Trafalgar.

Por entonces, los navíos que participarían de la expedición, fueron diseñados y contruidos especialmente para el viaje y fueron bautizados por Malaspina en honor a los navíos de James Cook: *Resolution* y *Discovery*, (Atrevida y Descubierta).



The route of Alessandro Malaspina in the corvette *Descubierta*, 1789-1794

— Outbound route from Spain to Alaska
— Continued route across Pacific

Así fue que, después de fondear durante unos días en las islas Canarias, navegaron por las costas de Sudamérica hasta el Río de la Plata, llegando a Montevideo el 20 de septiembre. De allí, siguieron hasta las islas Malvinas, recalando antes en la Patagonia.

Doblaron el Cabo de Hornos y pasaron al Pacífico (13 de noviembre), explorando la costa y recalando en la isla de Chiloé, Talcahuano, Valparaíso, Santiago de Chile, El Callao, Guayaquil y Panamá, para alcanzar finalmente Acapulco en abril de 1791.

Al llegar allí, recibieron el encargo del rey Carlos IV para que encontraran el Paso del Noroeste, que se suponía uniría los océanos: Pacífico y Atlántico. Malaspina, en lugar de visitar Hawaii como pretendía, siguió las órdenes del rey, llegando hasta la bahía de Yakutat y el fiordo Prince William (Alaska), donde se convenció de que no había tal pasaje. Volvió hacia el sur, hasta Acapulco, a donde arribó el 19 de octubre de 1791 después de haber pasado por el puesto español de Nutka, en la isla de Vancouver, y el de Monterrey en California.

En Acapulco, el virrey de Nueva España le ordena a Malaspina para reconocer y cartografiar el estrecho de Juan de Fuca, al sur de Nutka. Para tal, Malaspina requisó dos pequeños navíos, los Sutil y Mexicana, poniéndolos al mando de ellos dos de sus oficiales, Alcalá Galiano y Cayetano Valdez. Dichos barcos dejaron la expedición y se dirigieron al estrecho de Juan de Fuca para cumplir la orden.

El resto de la expedición puso su proa rumbo al Pacífico, navegando luego a través de las islas Marshall y Marianas y fondeando en Manila, Filipinas, en marzo de 1792. Allí, las fragatas se separaron. Mientras que la *Atrevida* se dirigió a Macao, la *Descubierta* exploró las costas filipinas. Pero al estar en Manila, el botánico Antonio Pineda moriría por causa de unas fuertes fiebres.

Reunidas de nuevo, en noviembre de 1792, ambas fragatas dejaron Filipinas y navegaron a través de las islas Célebes y las Molucas, dirigiéndose posteriormente a la isla Sur de Nueva Zelanda (25 de febrero de 1793), cartografiando el fiordo de Doubtful Sound. La siguiente escala fue la colonia británica de Sydney, desde donde volvieron al puerto de El Callao, tocando la isla de Tonga, y desde allí, por el Cabo de Hornos, regresaron a Cádiz el 21 de septiembre de 1794.

La expedición levantó mapas, compuso catálogos minerales y de flora y realizó otras investigaciones científicas. Pero esta no abordó simplemente cuestiones relativas a la geografía o a la historia natural. En cada escala, los miembros de la expedición establecieron inmediato contacto con las autoridades locales y eventuales científicos para ampliar las tareas de investigación.

A su regreso a España, como ya insinuado anteriormente, Malaspina presentó su informe “*Viaje político-científico alrededor del mundo*”, que incluía un informe político confidencial, con observaciones críticas de carácter político acerca del estado de las instituciones coloniales españolas, a la vez que dejaba la opinión escrita favorable a la concesión de una amplia autonomía para las colonias americanas y del Pacífico, lo que le valió que, en noviembre de 1795, fuera acusado por Manuel Godoy de revolucionario y conspirador, y condenado a diez años de prisión en el castillo de San Antón de La Coruña, Galicia, España.

El objetivo de Malaspina era realmente ambicioso. Aspiraba a dibujar un cuadro razonado y coherente de los dominios de la monarquía española. Para ello, no sólo contaba con los trabajos de sus colaboradores, sino que también investigó por entre los materiales de los principales archivos y fondos de la América española.

Vale destacar que a través de sus diarios y escritos, tuvieron cabida los distintos aspectos de la realidad del imperio, desde la minería y las virtudes medicinales de las plantas hasta la cultura, y desde la población de la Patagonia hasta el comercio filipino.

Y de esta forma culmina, siguiendo los principios de la Ilustración, la experiencia descubridora y científica de tres siglos de conocimiento del Nuevo Mundo y la tradición hispana de relaciones geográficas y cuestionarios de Indias. Y lo hacen bajo una fórmula característica del período, pues, imbuido del credo cientifista y naturalista de la *Ilustración*, lo que en realidad hizo Malaspina fue componer una verdadera física de la Monarquía.

En fin, a su regreso, la expedición Malaspina había acumulado una cantidad tan ingente de material, como: la colección de especies botánicas y minerales, así como observaciones científicas (llegaron a trazar setenta nuevas cartas náuticas) y dibujos, croquis, bocetos y pinturas, que la tornó impresionante y, sin duda, la mayor que habrían de reunir en un solo viaje navegantes españoles en toda su historia.

Pero de todo ese cúmulo de conocimientos y de la insuperable experiencia, apenas se publicó un Atlas con 34 cartas náuticas. Resulta que durante el proceso de Malaspina en 1795, se habían pretendido eliminar los materiales de la expedición, que, sin embargo, fueron preservados en la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Marina en Madrid.

El grueso de aquel trabajo habría de permanecer inédito hasta 1885, cuando el teniente de navío Pedro de Novo y Colson publicó su obra “*Viaje político-científico alrededor del mundo*” de las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío Don Alejandro Malaspina y Don José Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794.

Desgraciadamente, algunos de esos materiales, como ciertas observaciones astronómicas y de historia natural, se habían perdido para siempre. No obstante, parte de las colecciones de historia natural acopiadas durante la Expedición, sobre todo las relacionadas con la Botánica, corrieron mejor suerte: el herbario de Luis Née fue donado al Real Jardín Botánico de Madrid, donde se conserva actualmente, y muchas especies fueron descritas gracias a estos materiales por su director de entonces, Antonio José Cavanilles.

Se dice que hasta el siglo XX, la historia no habría sabido apreciar la verdadera magnitud de aquella empresa, cuyos objetivos de superar los logros científicos de ingleses y franceses fueron plenamente cumplidos. Tan sólo, recientemente, se ha comenzado a reconocer el valor de la información obtenida en la expedición de Malaspina, cumbre de la Ilustración española, pero aún sigue siendo