

En busca del círculo polar

Jesús García Tomás

Basado en el libro de Amancio Landín Carrasco

Mourelle de la Rúa, explorador del Pacífico

Introducción

La mujer, que todavía conserva su hermosura, y dos hombres jóvenes contemplan el rostro de un anciano que yace dormido y respirando con extrema dificultad y aprietan sus manos hasta que el anciano, con el rostro ya afilado, exhala el último suspiro. Permanecen inmóviles al lado del difunto hasta que Doña Petronila, su esposa, le cierra delicadamente sus ojos, al tiempo que sus hijos Francisco y José María rodean sus hombros en un ademán protector. Por un ventanal se divisa la bahía de Cádiz.

El 24 de mayo de 1820 fallece el jefe de escuadra Don Francisco Antonio Mourelle de la Rúa, abatido por sus agotadores viajes, sufrimientos padecidos y el dolor por la lucha en tierras americanas y la sangre hermana vertida, la confusión política y el abatimiento moral de la sociedad, que le hicieron retirarse a Cádiz con su familia. Fue el primer caso de un jefe de escuadra que ascendió por sus propios méritos desde el cuerpo de pilotos, tras 55 años de servicio.

Francisco y años más tarde José María iniciaron el procedimiento para que su padre, en honor de sus méritos, fuese enterrado en el Panteón de los Marineros ilustres, situado en la isla de San Fernando, a pocos kilómetros de Cádiz. José María ofrece al Almirantazgo, para el Museo naval, cinco volúmenes sobre las expediciones españolas en el noroeste de California y un atlas, con trece cartas de California y cinco descubrimientos en el Pacífico, redactados por su padre. Ya en 1852 su madre había entregado un retrato al óleo de su marido, para que figurase en el Museo Naval, en compañía de los marineros distinguidos.

Y hay que llegar al año 1889 para que sus cenizas guarden definitivamente descanso en el Panteón de Marineros ilustres. En Corme se supo que un general nacido en la villa había ocupado un lugar en el Panteón de Marineros ilustres. Pero pocos le recordaban, ni siquiera su nombre.

Este relato quiere realizar un homenaje a este ilustre marino, no muy bien tratado por la historia, como otros grandes hombres de España que, sin embargo, está considerado por los historiadores como uno de los grandes marineros de la Ilustración. El norteamericano Donald C. Cutter afirma: «... sus relaciones y mapas relativos a esta expedición le colocan entre los más grandes en las exploraciones del Océano Pacífico, al nivel de los capitanes Cook, Bougainville, Malaspina y La Pérouse.»

Por mi parte, me he tomado la licencia de considerar que la historia está relatada con laconismo militar por el propio Mourelle en un diario imaginado, si bien básicamente se trata de una síntesis de los acontecimientos narrados en el libro «Mourelle de la Rúa, Explorador del Pacífico», publicado por Ediciones Cultura hispánica en el año 1971 y escrito por Amancio Landín Carrasco, con el encomiable fin de rescatar a esta figura histórica.

He de señalar también aquí otras interesantes publicaciones de las que he tomado notas y utilizado imágenes:

<http://ancienhistories.blogspot.com/2014/07/francisco-antonio-mourelle-de-la-rua.html>

<https://docplayer.es/>

<http://historiaespanaymundo.com>

<http://todoavante.es>

Todas ellas han sido muy relevantes a la hora de rescatar del olvido la memoria del jefe de escuadra Don Francisco Antonio Mourelle de la Rúa

Sin embargo, en el Pacífico y en los Mares del Sur nunca ha sido olvidado. La isla Maurelle, en el archipiélago canadiense de las islas Discovery, en la costa meridional de la Columbia Británica, fue nombrada en honor de Mourelle, que fue su descubridor en la primera expedición a Alaska en 1775. Las islas de Quadra y Sonora, en el mismo archipiélago, también honran los descubrimientos de esta expedición.



*Francisco Mourelle de la Rúa
Museo Naval de Madrid*

La Academia de pilotos

Yo tan solo era una pequeño y osado rapaz. Recuerdo que blandía una espada de madera, embarcado en una destartalada chalana en la que entraba agua por todas partes. Erguido sobre la proa y con mi arma apuntando hacia la ría de Laxe le ordeno a mi tripulación de *rapariegos*: «¡Bogad, malditos, bogad, sin cesar!» «Jamás llegaréis a ser lobos de mar, si no ponéis vuestro corazón en el empeño. Sabed que, para ser buenos marinos, tiene que circular agua salada por vuestras venas. ¡Y por las vuestras no fluye más que un líquido blando que ni siquiera tiene sangre!»

A poco, la chalana embarranca en las finas arenas de la ribera de la pequeña laguna formada en la playa por el agua del mar. Desembarco y oteo el horizonte. A poniente está el Atlántico y más allá, donde el sol se pierde, hay tierras ignotas que no han sido descubiertas, rutas desconocidas que van a Cipango y Catay, montañas de hielo y nieve que nos señalan el camino hacia el círculo polar y al paso del noroeste, mares amenazadores con tormentas aterradoras que esperan a los navegantes que osen surcarlos, bosques poblados por feroces criaturas, cuya maleza y gigantesca arboleda no permite entrar la luz del sol. Y los indígenas nos reciben con sonrisas y agasajos y nos ofrecen flores y frutas.

A edad muy temprana ya había despertado en mí la pasión de lanzarme a la mar en busca de mundos nuevos.

Mis padres eran de ascendencia hidalga; sin embargo, no disponían de la suma necesaria para que yo pudiera formarme en la Real Compañía de guardiamarinas de Cádiz. Parecía que mi destino era convertirme en pescador. Pero yo no quería aceptarlo a pesar de mi admiración hacia estos hombres que luchan, incluso entregando su propia vida, en campañas interminables, para extraer el alimento que el mar ofrece, no sin enérgica resistencia. Yo siempre había soñado con embarcar en los grandes buques de la Armada, navegar por mares ignotos y descubrir horizontes insólitos.

Convencí a mis padres y en el año 1763, con 13 años, ingreso en la Academia de pilotos de Ferrol. Esta academia era para mí tan importante como la escuela de guardiamarinas. Por aquel entonces los pilotos eran considerados unos técnicos expertos en instrumentos de navegación y compás, y no formaban parte de la escala militar. Pero yo solo sabía que el sueño de mi vida se iba a realizar y que la mejor escuela es la propia mar.

Dos años después realizo mi primera navegación como meritorio a bordo del navío «Arrogante». Poco más tarde doy el salto al otro lado del Atlántico y allí escucho emocionado los relatos sobre el océano Pacífico, los Mares del Sur, la búsqueda del legendario paso del Noroeste por aguas heladas entre el Atlántico y el Pacífico, que alimentan mi pasión y el deseo de descubrir nuevas tierras. A los 18 años obtengo el nombramiento de pilotín.

Primera expedición a Alaska, 58° Norte

Un cascarón de nuez, pequeña goleta que no alcanzaba los 12 metros de eslora, surca rumbo noroeste las aguas del Pacífico a la altura de Monterrey en la costa de California, a 35 grados de latitud norte. La tripulación de la «Sonora», compuesta por 22 hombres, bajo el mando del comandante Don Francisco de la Bodega y Quadra, que me tenía a sus órdenes como piloto, mueve la estiba, afloja las jarcias y cambia la disposición de las velas, sin conseguir que la goleta deje de remolonear a causa de su deficiente estructura. Navegamos con la fragata «Nueva Galicia», gobernada por el comandante de la expedición, el teniente de navío Bruno Heceta, que aferraba las velas para aminorar su marcha y no perder de vista la andadura del cascarón en la inmensidad del Pacífico.

El día 11 de junio de 1775 desembarcamos en una pequeña ensenada, plantamos una cruz en lo alto de un monte, se oficia una misa y se toma posesión de aquellas tierras en nombre del rey de España. Nos encontramos a 41° N, poco más al norte del cabo Mendocino⁽¹⁾. En honor a la festividad del día, bautizamos aquellas tierras con el nombre de «Puerto de la Santísima Trinidad».

Tres meses atrás había partido la expedición desde la villa de San Blas, a 22° N, en donde se había establecido un departamento para apoyar las expediciones hacia el norte. Se sabía que los rusos enviaban expediciones a Alaska desde la península de Kamchatka para conseguir pieles y con este fin se habían establecido en la costa de Alaska, por los 64° N. Al tener conocimiento de estas noticias, en el año 1774, nuestro rey Carlos III ordenó al virrey de Nueva España que organizase expediciones hacia el norte, tanto para conocer las actividades rusas como para explorar las costas del Pacífico al norte de Monterrey y tomar posesión de ellas en nombre del rey de España. Y la expedición integrada por la «Nueva Galicia» y la «Sonora» se encuadraba en estos planes.

Tomamos contacto con centenares de indígenas que nos recibieron amistosamente. Se sentían atraídos por las herramientas de hierro de los españoles, a pesar de que ya utilizaban algunos instrumentos metálicos rudimentarios. Su actitud confirmaba que nosotros éramos los primeros europeos en arribar a aquellas tierras.

El día 13 de julio estamos a 47° N y decidimos fondear para aprovisionarnos y reparar los desperfectos de las naves. Denominamos rada de Bucareli⁽²⁾ a aquella zona en honor al virrey de Nueva España. El viaje desde el puerto de la Santísima Trinidad no había sido sencillo, pues tuvimos que capear un par de temporales de cierta intensidad, aunque manejables para mareantes experimentados como nosotros. Aun así, entre otros daños, sufrimos la desarboladura del mastelero de velacho y la rotura de la verga de la gavia, que conseguimos reparar durante la navegación cuando amainó el temporal.

Los indios que nos recibieron en aquellas tierras parecían amistosos, de manera que se dio la orden de que seis tripulantes desembarcasen para abastecerse de agua y hacerse con un palo de mastelero, para poder subsanar nuestros daños. El momento del desembarco fue terrible. Alrededor de 300 indígenas surgieron de la maleza y atacaron a

nuestros hombres, que intentaron defenderse con disparos de fusil pero, ante la superioridad numérica de los atacantes, se vieron obligados intentar huir a nado. Desde la goleta intentamos defenderlos disparando sobre los atacantes que, a pesar de sus bajas, se lanzaron sobre los españoles. Desgraciadamente nunca tuvimos más noticias de estos desdichados.

La «Sonora» fue también atacada por los indígenas que, embarcados en docenas de canoas, lanzaron sus flechas sobre nosotros. Bodega, un marinero y yo disparamos nuestros fusiles y matamos a seis indígenas, consiguiendo de este modo que renunciases a su ataque.

Las muertes de los compañeros, las enfermedades, los daños en los buques, la escasez de agua potable y la media ración a la que estábamos sometidos produjeron gran desánimo entre los expedicionarios. Especialmente entre la tripulación de la fragata empezó a desarrollarse el pensamiento de que lo más apropiado sería poner proa a Monterrey y dar finalizada la misión. Posiblemente influía en ello el hecho de que Heceta pareciera estar doliente.

Yo era muy joven y tal vez me impulsara la petulancia de mi juventud, así que deseaba continuar el viaje, alcanzar nuevas latitudes, descubrir nuevas tierras y tomar posesión de ellas en nombre del rey. Bodega opinaba igual que yo, pues muy pronto habíamos sintonizado, a pesar de que su carácter había sido formado en la Real compañía de guardiamarinas y el mío en la Academia de pilotos. Pero a ambos nos unía el ansia de cumplir la misión encomendada y superar, al menos, los 55 grados que había alcanzado Juan Pérez en la expedición anterior. Sorprendentemente, la tripulación de la goleta era de nuestra opinión y deseaba la aventura y el reconocimiento que de ella pudiese obtenerse, por lo que planteamos este asunto en la junta de oficiales que se reunió en la fragata tras el incidente con los indios.

Lo primero que propusimos fue realizar un desembarco de exploración para intentar encontrar a los compañeros que pudieran haberse escondido en el bosque. La propuesta fue muy debatida, pero finalmente no se aprobó, debido al gran riesgo que entrañaba un nuevo enfrentamiento con los indios, dada su enorme superioridad numérica. De manera que desistimos y rezamos por nuestros compañeros, que posiblemente ya habían perdido la vida a manos de los indígenas.

El debate sobre cómo continuar nuestra comisión también fue muy intenso. Heceta exigió a Bodega que le diera su opinión por escrito. La respuesta fue clara y concisa: «Después de las penalidades pasadas, mi deber es continuar rumbo norte e intentar sobrepassar los 65 grados. Nos esperan nuevas penalidades, es cierto, pero estas son parte de la vida de un marino». Mi apoyo a mi comandante fue incondicional, sin fisuras. Hago valer cómo sería nuestra entrada en San Blas sin haber cumplido nuestra misión, la actitud de nuestros amigos y gobernantes. Incluso la del virrey y del propio rey. Finalmente, Heceta decide continuar, no sin antes recibir el dictamen firmado por Bodega y yo mismo.

Así pues, la navegación prosiguió con múltiples dificultades. Los vientos del Norte poco ayudan y las tormentas y nubarrones hicieron necesario el lanzamiento de cohetes para que los barcos siguiesen en contacto. El horizonte está siempre tomado y las noches son oscuras como las fauces de un lobo. El día 31 de julio las naves pierden

definitivamente el contacto. Tras una intensa búsqueda, la «Nueva Galicia» decide poner proa a Monterrey, que es lo que su tripulación piensa, en honor a la lógica, que ha debido hacer la goleta.

Pero los tripulantes de la «Sonora» estaban imbuidos por el espíritu de los descubridores, tal vez hipnotizados por el temperamento que mostrábamos Bodega y yo mismo. Y a pesar de los desastres pasados, la escasa ración de comida y agua y las intensas dolencias, decidieron unánimemente proseguir rumbo Norte con la misión.

Los vientos apoyaron nuestra resolución y el día 16 de agosto fondeamos en una ensenada bien abrigada de los vientos, a la que llamamos Puerto de los Remedios⁽³⁾, a 57° N, en la que izamos la bandera de España y tomamos de ella posesión en nombre del rey. Se realizaron otros descubrimientos muy notables: el monte San Jacinto⁽⁴⁾, la ensenada del Susto⁽⁵⁾ y la costa hasta los 58° N, todos ellos ya en tierras de Alaska.

Ningún navegante europeo había navegado por aquellos mares, excepto tal vez los rusos que buscaban pieles por el territorio de Alaska. La expedición de Juan Pérez en el año 1774 había alcanzado el paralelo 55.

Encontramos algunos indios mientras nos aprovisionábamos, pero a pesar de que nos hacían señales amistosas, nos mantuvimos distantes, para evitar incidentes como el de Trinidad. Los indios de Remedios eran similares a los de Trinidad, con adornos en orejas y nariz y algunas de sus bellas mujeres horriblemente afeadas por un óvalo que hacía sobresalir el labio inferior.

Cuando nos aprestábamos a embarcar con los barriles de agua los indios tomaron sus lanzas e iniciaron el ataque, pero se asustaron con nuestro fuego al aire y se retiraron. A la vista de esta situación, partimos a los tres días de nuestra llegada, de nuevo rumbo Noroeste.

Bodega y yo comentábamos la situación, que era ciertamente desfavorable. Nuestro comandante me exponía de forma objetiva los hechos. Solo disponemos de dos hombres para cada guardia, los vientos son fríos y cortantes, carecemos de ropa de abrigo apropiada para lo avanzado de la estación en estas latitudes, la tripulación está muy debilitada y las enfermedades causan numerosas bajas. Por mi parte entendía sus razonamientos, pero el impulso de mi juventud me hacía discrepar y trataba de convencerle para que continuáramos rumbo norte. Encontraremos agua, leña y víveres. Son tierras fértiles y debemos aprovecharlas. El comandante negaba con el gesto. Debemos iniciar el tornaviaje. Hemos cumplido con creces nuestra misión y, no olvide, señor Mourelle, que tengo la responsabilidad de conservar la vida de mis hombres.

El día 22 de agosto alcanzamos los 58 grados y los vientos y las enfermedades hicieron absolutamente necesario iniciar el viaje de retorno, tras más de cinco meses de navegación.

Acepté a regañadientes la decisión de nuestro comandante, pero durante algún tiempo nuestra relación se enfrió y tan solo intercambiábamos las palabras necesarias para el buen gobierno del barco y el éxito de la navegación. A los pocos días recapacité y nuestra relación volvió a ser fluida, como siempre había sido, al tener ambos similares temperamentos. El éxito del tornaviaje estaba por encima de cualquier otra circunstancia.

Para mí barruntaba que debía educar mi carácter si quería recibir ascensos en la Armada. Carecía de la flexibilidad y diplomacia que tenían los oficiales de carrera y debía corregir esta vertiente de mi personalidad.

Según navegábamos al sur, el clima se hacía más amable y la tripulación mejoraba de sus dolencias. Los ánimos eran firmes y navegábamos costeano y realizando una detallada cartografía de la costa, en la que descubrimos numerosos cabos y ensenadas, así como islas no reflejadas en los mapas, como la isla de San Carlos⁽⁶⁾ y el cabo de San Agustín⁽⁷⁾, a 55° N. Pudimos comprobar que las cartas realizadas por el francés Bellin contenían errores importantes. Fueron construidas más sobre su fantasía que sobre verdaderas memorias, sin lugar a duda, comentó Bodega.

Un día me llamó Bodega al puesto de mando y me sorprendió con sus palabras. Como ya habrá apreciado, señor Mourelle, el tiempo es apacible y el viento es del Sudeste. Considero que mi decisión no fue la correcta y que sus apreciaciones eran más acertadas. En definitiva, vamos a virar e intentar alcanzar los 60° N y, si es posible, el círculo polar. Supongo que mi rostro juvenil se iluminó de alegría al escuchar esta noticia. Emocionado, permanecí inmóvil, hasta que oí las palabras de mi comandante. ¿A qué espera usted, señor Mourelle? Vaya a hablar con la tripulación y averigüe si tienen ánimos para tomar rumbo Norte. Disponíamos de ropa de abrigo que Heceta nos había entregado para regalársela a los indios. Las repartimos entre la marinería y esto fue suficiente para catalizar su espíritu de aventura, de manera que recibieron con nuevo entusiasmo la decisión de Bodega. Y a poco viramos y pusimos vela rumbo noroeste.

Pero negábamos la realidad, empujados por nuestros deseos de descubrimiento. A los 56° N, los vientos despiadados nos empujaban hacia la costa. Los hombres volvieron a agotarse a causa del esfuerzo realizado para mantener la nave. El escorbuto reapareció y no solo infectaba la boca, sino que además producía un entumecimiento de los músculos y articulaciones.

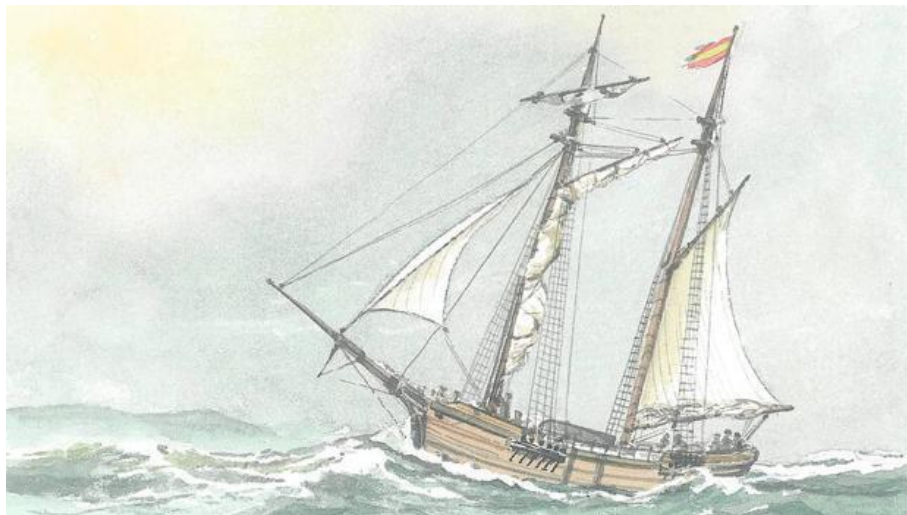
Bodega confiaba en mí y me transmitió sus tribulaciones. Sé que debería decir esto, pero no he sabido ejercer mi responsabilidad como comandante. Creo que he vuelto a errar y debo de nuevo cambiar mi decisión y virar rumbo sudeste. ¿Cómo podrán mis hombres confiar en mí? Comandante, puedo afirmarle que la tripulación le seguiría hasta el fin del mundo, al mismo infierno, si fuera preciso. Y yo no expresaba más que la verdad: los hombres seguirían fielmente las instrucciones de Bodega. Y con estas consideraciones se resolvió el día 1 de septiembre poner de nuevo rumbo a Monterrey.

Durante los días sucesivos la situación fue ciertamente muy delicada, casi desesperada. Tal como describí en la relación de estos acontecimientos: «...Rompió una mar en toda la embarcación, que destrozó batayolas, candeleros, bordas de la toldilla y llevó el agua a cuanto había sobre la cubierta, creyéndonos aun posteriormente al impulso de la mar totalmente zozobrados.... La Sonora iba tan sumergida que los marineros la dieron por perdida antes de que amainase el temporal. »

Cuando el tiempo abonanzó, continuamos cartografiando la costa y descubriendo nuevas tierras hasta que el día 7 de octubre entramos en la ensenada de Monterrey.

Toda la tripulación, incluido el comandante y yo mismo llegamos enfermos y postergados por el esfuerzo y el escorbuto: Llevábamos más de medio año sobre un minúsculo cascarón en medio del océano, en el que solo podíamos descansar de pie o sentados a lo sumo, padeciendo la tromba de las tormentas, sufriendo enfermedades que causaban profundas grietas en nuestros cuerpos y nuestros ánimos, y defendiéndonos del ataque de los indígenas.

La vista de sonrisas amigas nos inculcó un mensaje de esperanza. Los cuidados recibidos y el suave clima de Monterrey aliviaron nuestras penalidades y poco a poco comenzamos a recobrar la salud perdida. Quiero especialmente agradecer la acogida y cuidados que recibimos de los frailes franciscanos, entre los que se encontraba fray Junípero Serra. A pesar de todo, la mayor parte de la tripulación no estaba en condiciones de proseguir el viaje. Por ello Heceta nos proporcionó una nueva tripulación y, tras veintidós días de necesario descanso, partimos hacia la base de San Blas a donde llegamos el día 20 de noviembre de 1775 y pusimos fin a nuestra travesía. Habían transcurrido 247 días desde nuestra partida.



Goleta Sonora. Fuente: abc.es

Notas:

- (1) Cabo Mendocino: En el actual estado Washington
- (2) Rada de Bucarelli: Grenville Port, estado de Washigton
- (3) Puerto de los Remedios: Sean Lion Bay, Alaska
- (4) Monte San Jacinto: Edgcumbe, Alaska
- (5) Ensenada del susto: Sitka Sound, Alaska
- (6) Isla de San Carlos: Forrester Island
- (7) Cabo de San Agustín: Dall Island

Segunda expedición a Alaska, 60° 17' Norte

La latitud nunca alcanzada por ningún europeo occidental, nuestras relaciones sobre el descubrimiento de nuevas tierras y sus pobladores tuvieron un profundo eco en las autoridades españolas y se determinó la organización de una nueva expedición que, debido a los consabidos retrasos de nuestra Administración, no se puso en marcha hasta el año 1779, el día 11 de febrero. ¡Fueron precisos más de tres años para disponer de los recursos necesarios para la nueva expedición!

Estaba compuesta por 195 hombres a bordo de las fragatas «Princesa» y «Favorita». Comandaba la comisión el teniente de navío Ignacio Arteaga, al mando de la «Princesa». El comandante de la «Favorita» era el teniente de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra y yo era su segundo, pues había conseguido el ascenso a alférez de fragata por los méritos contraídos en la expedición de 1775. Tenía la convicción de que el alto mando había sabido valorar la eficiencia del equipo formado por Bodega y yo mismo y esta era la razón por lo que de nuevo servía bajo sus órdenes.

Al cabo de 82 días alcanzamos la rada de Bucareli y desembarcamos en el fondeadero que denominamos Puerto de Santa Cruz. Nuestro plan era establecernos allí un mes o más antes de continuar nuestra ruta, para evitar los fríos propios de la estación en aquellas latitudes.

Se decidió realizar una completa exploración de aquellas tierras con el correspondiente levantamiento de planos, y se me asignó el mando de una expedición a bordo de dos lanchas con marinería y soldados. Trazamos un mapa detallado de la zona, bautizando nuevos puertos, islas, bahías, canales, senos y bocas con nombres tan españoles como San Antonio, la Asunción, San Ignacio y tantos otros, que han dejado constancia de la presencia española en aquellas tierras. En cuanto a los puertos: «... nada más puedo decir de todos ellos, sino que son obra prodigiosa del Soberano y que aun para su perfección los proveyó de agua, leña y lastre, tan a mano que en sus propias orillas se encuentra todo lo necesario.»

Antes de partir de la rada de Bucareli para seguir rumbo noroeste fondeamos en el puerto de San Antonio, que ofrecía mayor protección, del que reanudamos la travesía el día 1 de julio. El día 9 de julio descubrimos una montaña de gran altitud, totalmente cubierta de nieve, a la que bautizamos como monte San Elías⁽¹⁾, a una latitud de 59°. Y el día 16 alcanzamos una isla a la que llamamos Nuestra señora del Carmen⁽²⁾, para conmemorar la festividad de la patrona de los hombres de mar.

En este punto la costa se dirige hacia poniente para conformar el golfo de Alaska. Poco más al norte tuvimos contactos con los indios de aquellas latitudes, como más adelante comentaré para continuar ahora con la relación de nuestra expedición hacia el norte. El día 22 de julio fondeamos en una isla que denominamos de la Magdalena, y al día siguiente nos establecimos en una ensenada, cuyo puerto bautizamos como Puerto de

Santiago⁽³⁾, dada la proximidad de la fiesta del apóstol, patrón de las Españas. Estaba situado en el punto más al norte que alcanzamos en la expedición: 60° 13' de latitud.

Nos encontrábamos a seis grados del círculo polar y teníamos la esperanza de alcanzarlo en este viaje. Sin embargo, la situación de los hombres era muy crítica después de más de seis meses de navegación, con el escorbuto propagándose entre ellos. El frío y las lluvias no ayudaban a mejorar la situación. Además de los padecimientos del escorbuto, muchos marineros sufrían de lumbago a causa de la poca protección de los riñones. A pesar de que usábamos dos abrigos de lana para abrigarnos, esto no era suficiente. Solo las pieles nos hubieran podido ayudar en estas latitudes. Por otra parte, la costa doblaba hacia el oeste. No obstante, estas dificultades no mermaron nuestro ánimo y se decidió seguir costeano con la esperanza de alcanzar mayores latitudes.

Tras mucha incidencia, lluvias, nieblas y fuertes tormentas, el día 1 de agosto tomamos posesión de una bahía a la que llamamos Nuestra señora de Regla⁽⁴⁾. A partir de aquí, las tormentas y los vientos violentos del norte nos obligaron a desistir de la búsqueda de costas de mayor latitud. Las enfermedades fueron la razón principal del inicio del tornaviaje. Desgraciadamente ya habían fallecido ocho marineros a causa del escorbuto. Un precio demasiado alto que tuvimos que pagar por esta aventura.

La falta de agua potable era una de las escaseces más terribles en la navegación. La ración de agua era muy escasa y desde luego no estaba permitido refrescarse con ella, solo con agua de mar, lo que producía la aparición de dolorosas llagas. Lo mismo era para la ropa y en consecuencia teníamos que vestir unas prendas duras y salitrosas.

La sanidad a bordo era mínima. Solo llevábamos a bordo un sangrador. Y sentíamos los efectos de la comida pasada y corrompida —galleta, judías y manteca— con los consecuentes efectos de las infecciones intestinales, anemias y agotamientos. Y lo más terrible era la plaga del escorbuto, debida a la falta de verduras o fruta fresca. Las complicaciones de la enfermedad eran muy dolorosas: los músculos se endurecen, las articulaciones se agarrotan, las encías se infectan y los dientes se desprenden. Esto en el mejor de los casos, pues la enfermedad podía en ocasiones acabar con la muerte del enfermo, tras sufrir intensos dolores y padecimientos.

Así pues, el frío, el agua, las tormentas, la sed, el hambre y las enfermedades eran nuestros compañeros de singladura. Para afrontarlos eran necesarios un valor y un ánimo excepcionales, así como un gran coraje y determinación. Todo esto me venía a la mente en la soledad de las guardias nocturnas en el puente de mando, cuando las piernas se doblegaban y tenía que dar saltos y frotarlas enérgicamente para que no se entumecieran y congelaran. Me acosaban los fantasmas de los compañeros fallecidos a manos de los indios o a causa del escorbuto, un enemigo mucho más cruel. Y revivía, con extraña claridad, la ceremonia de lanzarlos a la mar, que los tragaba lentamente, cubiertos por su blanco sudario. Tenía que frotarme los ojos para alejar los fantasmas y las dolorosas imágenes y poder concentrarme en mi misión.

El día 7 de agosto zarpamos de la isla de Regla y alcanzamos la base de San Blas el 17 de noviembre, dando fin a las penalidades que habíamos sufrido y que no encuentro palabras para describirlas en toda su crudeza. Habían transcurrido nueve meses y seis días

desde el inicio de la expedición, cuando plenos de ánimo y ansias de gloria, habíamos partido de San Blas.

Años más tarde supimos que si hubiéramos tomado la decisión de continuar hacia poniente desde Puerto de Santiago, solo habríamos podido navegar hacia el suroeste hasta que doblásemos la península de Alaska y poder navegar por el mar de Bering. En las condiciones en que nos encontrábamos lo más probable hubiera sido que todos encontráramos una muerte cierta antes de alcanzar el mar de Bering.

Nos causó pesar no haber subido más al norte ni haber podido contactar con los establecimientos rusos. Años más tarde supimos que el primer español en encontrarse con los siberianos, en la isla Trinidad, fue el alférez de navío Esteban Martínez al mando de la «Princesa», en el año 1788.

Bien es cierto que los rusos fueron los primeros en costear Alaska partiendo de la península de Kamchatka, lo que les permitió tomar posesión de estas tierras. Pero también es cierto que las cartas que realizamos fueron las que utilizaron los navegantes que nos siguieron en la exploración del norte de América. Y es posible que el comandante James Cook, cuando exploró las costas del Pacífico Norte en el año 1778, ya conociera los planos cartográficos que habíamos realizado en nuestra primera expedición.

Quiero relatar aquí los contactos que tuvimos con los nativos de las costas del Pacífico Norte. Nuestra misión era entablar relaciones amistosas con ellos para poder cristianarlos en el futuro.

Ya he comentado nuestros encuentros en Trinidad y Bucareli y el ataque que sufrieron nuestros hombres y que ocasionó la trágica desaparición de seis compañeros. En Puerto Remedios también tuvimos una escaramuza cuando los indios intentaron atacaron con sus lanzas mientras embarcábamos los barriles de agua. Bodega realizó unos disparos al aire y les amenazó hasta que desistieron y se retiraron.

En el segundo viaje, cuando realizamos con dos lanchas la exploración en los alrededores de Puerto Santa Cruz nos cruzamos con canoas tripuladas por pescadores. Luego supimos que, durante nuestra ausencia, los indios se habían acercado en numerosas ocasiones a las fragatas fondeadas. La tripulación los recibía amistosamente y les permitían subir a bordo. Los indígenas sentían una gran atracción sobre los objetos de hierro, que hurtaban con gran habilidad cuando se les presentaba la ocasión. Nuestros compañeros procuraban estar vigilantes para evitarlo, pero no tomaban ninguna represalia y seguían comportándose con amabilidad, teniendo además presente la situación de las canoas que estaban en exploración, que podrían ser atacadas por los nativos en caso de que estos se enemistaran con los nuestros.

Los altercados se produjeron una vez que regresamos los componentes de la expedición, debido a la desaparición de dos de nuestros compañeros. Logramos detener a un indígena y tratamos de negociar un intercambio con nuestros dos compañeros. Ellos, sin embargo, intentaron atacarnos y pretendieron subir a la «Princesa», por lo que hicimos fuego y volcaron varias canoas. Con nuestras lanchas conseguimos apresar a varios nativos, aunque al parecer murieron también algunos de ellos, no se sabe si ahogados o a causa de nuestro fuego.

Tras este incidente se me ordenó desembarcar para negociar el intercambio, que logramos conseguir de forma satisfactoria. Nuestro prisionero estaba muy satisfecho con el trato que le habíamos dispensado, pues hasta le habíamos proporcionado una guitarra para que se entretuviera. De manera que regresó solo a la fragata y se despidió con tristeza una vez recogidas sus pertenencias.

En cuanto a nuestros compañeros, los encontramos en buen estado y no logramos conocer la razón de su desaparición, aunque sospechamos que habían quedado prendados de dos hermosas nativas. Finalmente, el asunto se resolvió con los azotes reglamentarios y unos días de prisión.

Tengo que decir que los nativos eran de color trigueño, algunos tan blancos como nosotros, fuertes y de buena estatura. Se adornaban con sombreros de tejido vegetal, usaban pulseras de hierro, cobre o de barba de ballena en algunos casos. Adornaban sus orejas con pendientes.

Las mujeres eran bien parecidas y de semblante agradable. Las más hermosas no tenían nada que envidiar a las más bellas del Reino. Vestían una túnica de piel, ceñida en la cintura, que les llegaba hasta los pies. Nos sorprendió que algunas llevaran encajado un óvalo de madera en el labio inferior, lo que las hacía horrendas. Por sus gestos, dedujimos que esta horrible deformación era destinada a las mujeres casadas.

No llegamos a comprender la relación que los nativos tenían con sus hijos. Incluso nos los llegaban a ofrecer a cambio de útiles de hierro o vestidos. Finalmente, nos hicimos cargo de una niña y dos niños, al apreciar que sus padres deseaban desprenderse de ellos. En ocasiones venían a visitarlos, pero los pequeños mostraban una profunda tristeza, pues temían que los hiciéramos regresar con sus padres. Tengo que decir que nosotros estábamos muy a gusto con ellos, aunque no eran muy agradados. Sin embargo, cuando a los indios les pedíamos que nos dejaran a alguno de los otros niños más agradados que venían en las canoas, los padres se negaban. Quizás esto sea la explicación de su actitud: una especie de selección parental, que solo era reservada para los más fuertes y favorecidos.

Poco antes de llegar a San Elías vimos dos canoas, que ellos llamaban *kajaks*, cada una con un solo tripulante. Nos ofrecieron sus flechas en señal de su actitud pacífica. Estos *kajaks* son de una ligereza extraordinaria y pueden ser transportadas sin esfuerzo con una sola mano. Por ello parece que vuelan cuando son impulsadas por el remero. El armazón está formado por tenues varas ligadas unas a otras. Y su estructura está cubierta por pieles bien cosidas entre ellas, de manera que solo queda una claraboya en la parte superior, por la que asoma el remero.

En Puerto de Santiago, la máxima latitud que alcanzamos, se nos acercaron unas canoas muy amplias que llamaban *umiaks*. Tendrían más de diez metros de longitud, tal vez entre doce o trece metros, y eran conducidas tanto por hombres como por mujeres. Intercambiamos algunos víveres: ellos nos proporcionaron salmón seco y nosotros les entregamos queso y galletas.

En la isla de la Magdalena contactamos indígenas que también eran muy sociables. Tal vez su único defecto era su afición por el hierro, debida a la cual nos

robaban utensilios siempre que les fuera posible. Eran gente alta y robusta y su color trigueño claro. Muy laboriosos y hábiles, como se puede deducir por sus magníficas canoas y sus arcos y flechas.

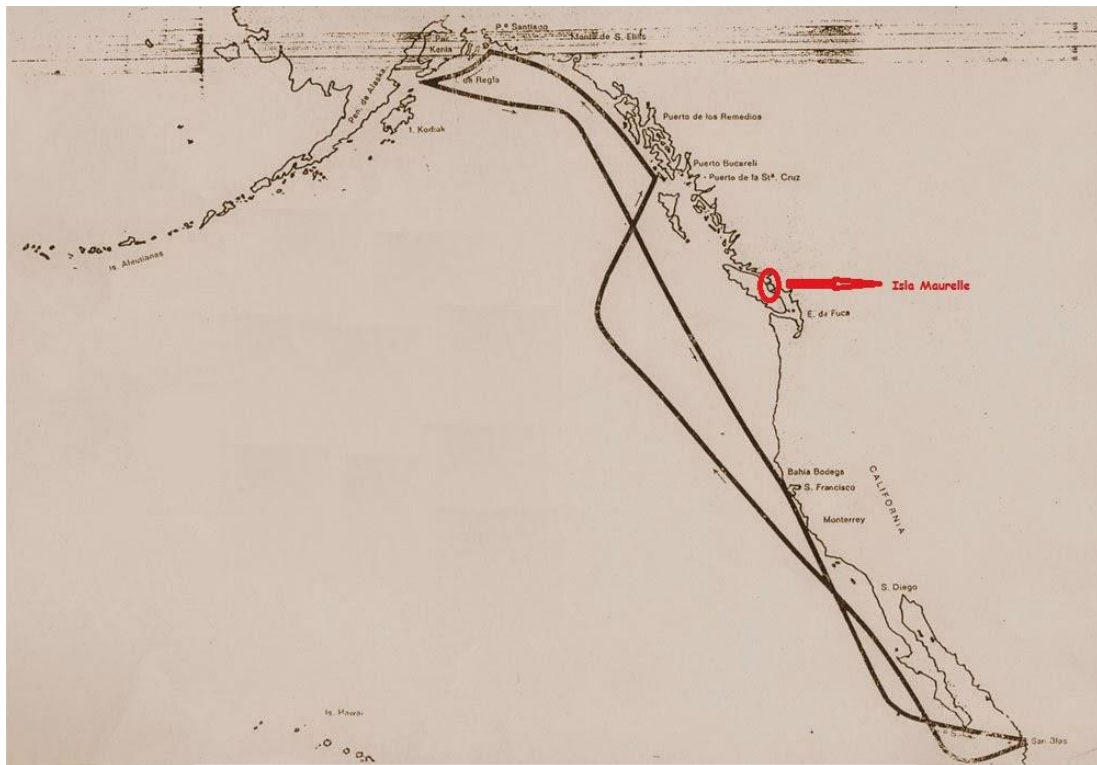
Y habitaban una naturaleza que les era muy favorable, con fértiles y frondosos campos.

Y aquí finalizo el relato de las expediciones que realizamos a Alaska para extender el dominio de España en América, entablar relaciones con los indios y realizar una notable documentación cartográfica que fue de gran valor para los navegantes que nos sucedieron.

Todos los expedicionarios fuimos recompensados y obtuvimos un ascenso. En mi caso logré el ascenso a alférez de navío.



Fragata Favorita
Fuente: somatemp.me



*Expedición Alaska: 1779. Fuente: Amancio Landín
Imagen del blog ancienhistories.blogspot.com*

Notas

- (1) Monte San Elías: Alaska
- (2) Nuestra señora del Carmen: Isla Kayak, Alaska
- (3) Puerto de Santiago: Port Etches, Alaska, 60° 17' Norte
- (4) Nuestra señora de la Regla: Península de Kenay, Alaska

Los Mares del Sur. Descubrimiento de Vavao

Cuando llegamos a San Francisco, tras la segunda expedición, tuvimos noticias de que España estaba en guerra con Inglaterra. Esta contienda hizo que no tuviéramos apenas un mes de descanso antes de entrar de nuevo en servicio. Hubo que embarcar para transportar tropa, armas y víveres a las islas Filipinas. Lo hicimos a bordo de la «Princesa», bajo las órdenes del capitán de fragata Bruno Heceta, que me llevaba como segundo comandante.

En Manila recibimos la orden del gobernador de entregar unos documentos al virrey de Nueva España. Heceta fue nombrado jefe de todas las fuerzas navales filipinas por lo que yo asumí el mando de la «Princesa».

Partimos de Manila el día 24 de agosto de 1780 hasta llegar a la isla de Sisirán en donde aguardamos nuevas órdenes. De allí zarpamos el día 20 de diciembre.

Los vientos del primero y segundo cuadrante nos empujaron al suroeste. Por otra parte, las cartas que manejábamos contenían importantes errores, de manera que en busca de víveres y apostaderos navegamos más al sur de lo que habíamos previsto en nuestros planes y atravesamos el trópico de Capricornio.

Este cambio de ruta nos permitió descubrir nuevas tierras. En la zona de las islas Salomón descubrimos nuevas islas que denominamos isla del Ermitaño⁽¹⁾, San Francisco⁽²⁾, San José⁽³⁾ y San Antonio⁽⁴⁾. El día 26 de febrero de 1781 arribamos a otra isla que no figuraba en las cartas. Celebramos con júbilo la vista de esta tierra, pero su escarpada ribera no hizo posible el desembarco. Por ello la llamamos isla de la Amargura. Continuamos la navegación y al día siguiente descubrimos la isla que los nativos llamaban Late, que tampoco había sido pisada por marinos europeos. A pocas leguas de allí se avistó un archipiélago al que arribamos el día 4 de marzo. Allí descubrimos las islas del grupo Vavao, en el archipiélago de Tonga. En la isla principal, fuimos recibidos muy amistosamente por los isleños. Nuestra confianza mutua era tan grande que muchos de ellos dormían en la fragata. El día de la despedida se organizó una fiesta en nuestro honor, en la que participaron miles de personas, presidida por su rey, que ellos llamaban el *Tubou*, y su esposa. En la fiesta nos hicieron una exhibición de lucha, que hacían a puñetazos ciñendo los puños con cordeles. Los combates, a pesar de ser de exhibición, eran durísimos y los contendientes acababan ensangrentados y extenuados por los golpes y heridas recibidos. Pero lo que más nos sorprendió fue que también las mujeres se enfrentaban entre ellas con el mismo tipo de lucha y con el pecho desnudo. Los golpes eran tan terribles que causaron nuestra compasión, por lo que rogamos al *Tubou* que detuviese los combates y que nos mostraran en cambio sus danzas que, por el contrario, eran armoniosas y delicadas. El rey accedió y los nativos mostraron gestos de aprobación ante nuestra humanidad. En señal de amistad, el *Tubou* me ofreció a su hija en matrimonio. Le respondí con la máxima diplomacia. «Es el máximo honor al que podría aspirar. Tu hija es la más hermosa mujer que jamás he conocido. Pero mi arriesgada y dura vida, siempre navegando en condiciones extremas, no me permitiría proporcionar a

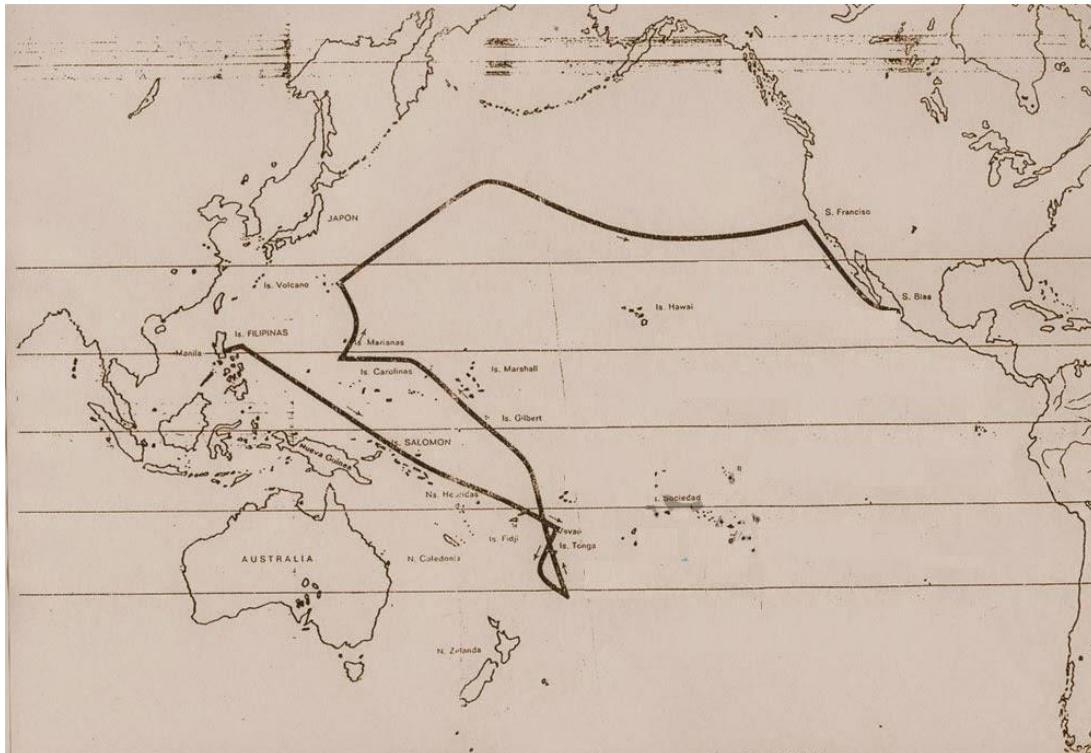
tu hija la felicidad que ella merece». El *Tubou* aceptó mis razones y nos despedimos muy amistosamente.

A la salida de Vavao, dimos vista a numerosas islas a las que llamamos archipiélago de Don José de Gálvez, en honor del visitador general de Nueva España. Navegábamos con peligro cada vez con fondos más bajos. Por ello tratamos de buscar una salida hacia al sur y llegamos a cruzar el paralelo de 30°.

Habíamos navegado muchos más días de lo esperado y los males de las prolongadas navegaciones nos acosaban. Millones de cucarachas habían invadido los pañoles, en los que no encontramos más que cáscaras y polvo. Los pocos víveres que quedaban fueron almacenados bajo custodia y se estableció una dieta muy reducida.

La situación era muy desesperada: estábamos a 1760 leguas de Perú y a 1240 de la isla de Guam, en las Marianas. El dilema era terrible. Queríamos cumplir con nuestro deber y alcanzar la costa americana cuando antes, pero la razón nos hizo desistir de esta empresa y tomamos rumbo a Guam. Tras muchas penalidades, arribamos a Guam el día 31 de mayo de 1781. Unos días más de navegación y todos nosotros hubiésemos fallecido.

Tras tomar reposo y recuperarnos de nuestras enfermedades y dolencias zarparamos de Guam y arribamos a San Blas el día 27 de septiembre de 1781. Habían transcurrido más de once meses desde nuestra partida de Manila y perdido en esta singladura dos tripulantes. Yo me preguntaba si los documentos que entregamos al virrey podían haber justificado la dolorosa pérdida de estos los dos marinos, que tantas penalidades padecieron con nosotros.



Descubrimiento de Vavao y otras islas

Fuente: Amancio Landín. Imagen en caminosdomar.com

Notas

- (1) Isla del Ermitaño: mantiene su nombre
- (2) San Francisco: Simeri
- (3) San José: Mabua
- (4) San Antonio: Tabar

Nueva ruta entre Manila y Cantón

La guerra entre España e Inglaterra concluyó en enero de 1783 con la paz de Versalles. Y así como el inicio de esta guerra provocó en el año 1780 mi partida para Manila, el final de la contienda me condujo de nuevo a las Filipinas para llevar allí la noticia y los pliegos de instrucciones, misión que realicé al mando de mi entrañable goleta «Sonora». De regreso a San Blas se me encargó el mando de esta base. Mi cuerpo y salud estaban debilitados y la tranquila situación de San Blas en esta época me permitió recuperar mis debilitadas fuerzas.

En el año 1786 el capitán general de Filipinas me confió la misión de apoyar a la recién creada Real Compañía de Filipinas en su comercio con los puertos asiáticos, que hasta entonces estaban prohibidos. Por ello, en los años 1786 y 1787 realicé tres viajes a Cantón y puedo decir con orgullo que fui el primer marino español que cumplí una misión en China. En esta época tracé una nueva derrota —de más de mil millas— entre Manila y Cantón, lo que permitió que esta ruta pudiera navegarse cada tres meses, cuando previamente solo se llevaba a cabo una vez al año.

Esta época siempre realizaba mi deber con la mayor determinación y eficiencia. Pero debo reconocer mi frustración porque no se reconocían mis méritos para mi ascenso a teniente de fragata. Me defraudaba profundamente que, a pesar de las recomendaciones y elogios de mis superiores, no recibiera el merecido reconocimiento. Con ello, me veía relegado en mi carrera en la Armada a continuar como simple alférez de fragata a la edad de 37 años, tras las arriesgadas comisiones y penalidades sufridas en mis actos de servicio. Yo lo atribuía a mi origen modesto y a un injusto trato clasista, al no haber podido estudiar en la Real Escuela de Guardiamarinas. De manera que decidí solicitar personalmente mi ascenso, contando con el apoyo y elogios de todos los oficiales con quienes había servido, y haciendo mención sobre mi ascendencia hidalga. Pasaban los años y no obtenía más que el silencio. Mi descorazonamiento era intenso y yo mismo temía que ello influyera en mis virtudes militares, por lo que llegué a considerar abandonar la Armada. Finalmente, en octubre de 1787, recibí el deseado ascenso a teniente de fragata, con lo que entré en el Cuerpo general de la Armada, y en el año 1788 se me nombra caballero de la Orden militar de Santiago.

Las exploraciones científicas y el levantamiento de cartas que se realizaron en la costa norte de América hasta alcanzar los 60 grados, y los descubrimientos realizados en el Pacífico, como el de Vavao, en donde nos hermanamos con los indígenas y su *Tubou*, fueron las navegaciones más destacables en las que participé, aparte del mérito de establecer una nueva derrota entre Manila y Cantón, que favoreció el comercio de la Real Compañía de Filipinas con los puertos asiáticos.

Mi salud se estaba resintiendo, pues a mis cuarenta años llevaba 25 años de agotadoras navegaciones que me habían causado enfermedades y sufrimientos. Creo que, por esta razón, en el año 1790, el virrey me destina a su secretaría, con la misión especial de realizar la recopilación y relación de todos diarios de las expediciones españolas y

extranjeras que se habían realizado al norte de California. Por estos trabajos y otros méritos se me promueve a teniente de navío en febrero del año 1792.

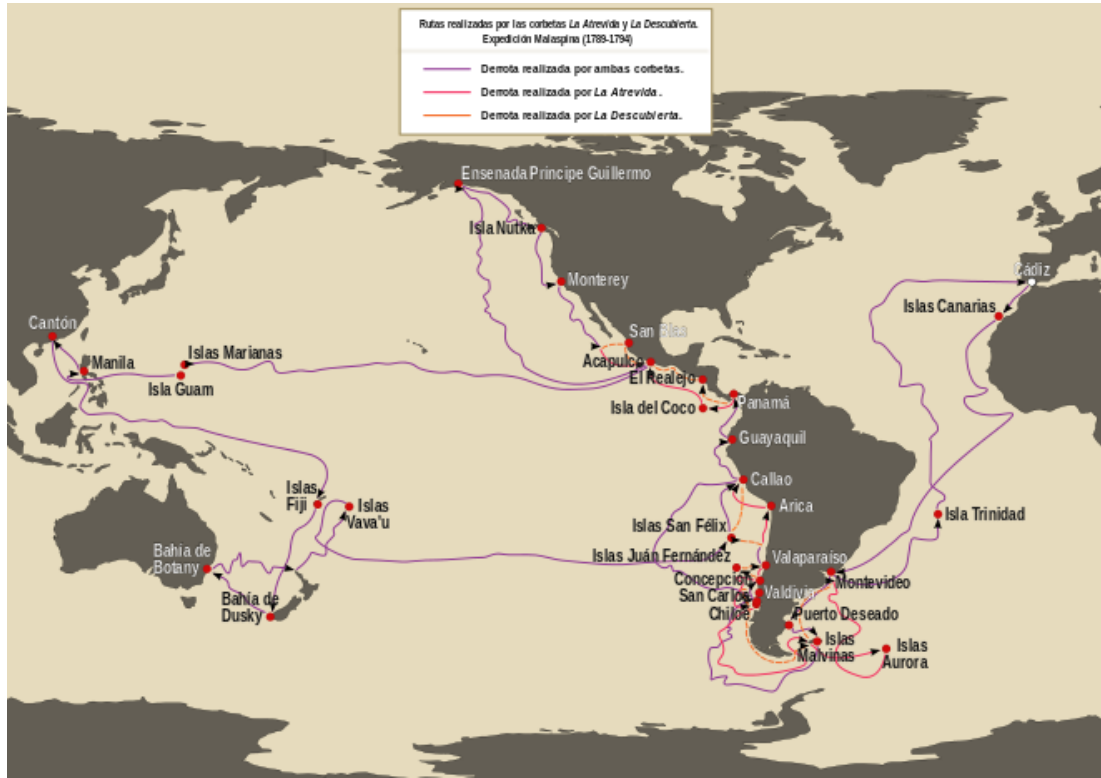
Durante el año 1791 volvieron a tomar cuerpo los rumores de un estrecho al noroeste que unía los océanos Atlántico y Pacífico, generados por las relaciones de Juan de Fuca. El virrey Revillagigedo recibió órdenes de España para realizar un reconocimiento y dispuso que yo tomase el mando de la goleta «Mexicana» y recorriese la zona para verificar si se trataba de una leyenda o realmente pudiera encontrarse el legendario paso. Sin embargo, el virrey recibió una carta de Malaspina en que le solicitaba que la comisión se realizara bajo su mando. Yo no me opuse, tal vez por mi situación de salud, y el virrey aceptó la propuesta de Malaspina.

Por entonces, los capitanes de navío Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra estaban realizando un viaje científico de circunnavegación a bordo de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida», para realizar investigaciones científicas en todos los territorios de dominio español. Los propósitos de la expedición eran incrementar el conocimiento sobre las ciencias naturales —botánica, zoología, geología—, realizar observaciones astronómicas y construir cartas hidrográficas para las regiones más remotas de América. Se encontraban en Acapulco cuando se recibieron las órdenes del Virrey.

Malaspina dispuso que los capitanes de fragata Dionisio Alcalá Galiano —notable matemático y cartógrafo— y Cayetano Valdés interrumpieran su viaje y que a bordo de las goletas «Mexicana» y «Sutil», su gemela, hicieran un reconocimiento exhaustivo para determinar definitivamente si dicho estrecho existía o se trataba de una mera leyenda marinera. Finalmente se comprobó que este paso no existía.

Sin embargo, la circunnavegación de Malaspina y Bustamante finalizó con gran éxito en 1794 y aportó notables conocimientos científicos, al nivel de las naciones más avanzadas de la Ilustración.

Pero Malaspina, para su desgracia, aportó un informe confidencial con algunos comentarios críticos sobre la situación de las colonias, y recomendando la concesión de una amplia autonomía a las mismas. Naturalmente a Godoy, siniestro personaje, no le gustó en absoluto el informe y acusó a Malaspina de revolucionario y conspirador, por lo que fue condenado a diez años de prisión en el castillo de San Antón, en La Coruña. A pesar de nuestras diferencias, sentí un gran dolor al conocer la situación de Malaspina. Parece ser el cruel destino de los grandes hombres de nuestra patria.



Expedición Malaspina. Imagen es.wikipedia.org

Años convulsos

Los años siguientes fueron convulsos para la Patria, que se vio envuelta en numerosas guerras en las que se intercambiaron enemigos y aliados, en un juego irresponsable, y que causaron muchos años de escasez, hambruna y enfermedades entre los españoles. En 1795 se firmó el tratado de Basilea entre España y Francia. A partir de entonces nuestra flota fue desarmada cuando aún disponía de gran eficacia. En 1796 se selló el segundo tratado de San Ildefonso por el cual España y Francia decidieron unir sus fuerzas contra Inglaterra, lo cual fue una decisión sorprendente y arriesgada, si tenemos presente que España había formado parte, con Inglaterra, de la coalición de naciones monárquicas para combatir contra Napoleón.

A raíz de este tratado, Inglaterra nos declara la guerra. El día 14 de febrero de 1797 tuvo lugar en las proximidades del cabo de San Vicente un enfrentamiento entre la escuadra inglesa y la combinada española—francesa, en la cual nuestra Armada sufrió grandes pérdidas, a pesar de contar con mayores efectivos, por la errónea disposición de los buques de la alianza y la bisoñez de muchos de nuestros marinos, que provenían de las levas.

Participé en la batalla a bordo del navío «Conde de Regla». Nuestra escuadra estaba a las órdenes del teniente general don José de Córdoba y Ramos.

En el fragor del combate nuestro navío tuvo que intervenir, con otros cinco navíos, para salvar a nuestro buque insignia «Santísima Trinidad», que estaba siendo cañoneado por el fuego enemigo. Nuestra intervención logró la retirada de los ingleses, a los que desarbolamos varios navíos. Por su parte, ya habían apresado a cuatro de nuestros buques.

Al amanecer, el teniente general Córdoba, de forma sorprendente, ordenó la retirada de nuestra flota, a pesar de nuestra superioridad numérica.

El resultado del combate, de cinco horas de duración, fue totalmente desfavorable para nuestra flota: 3000 prisioneros en los navíos apresados, 1480 bajas, con 404 muertos entre ellas. Los ingleses relataron 73 muertos y 327 heridos.

Los errores de Córdoba y el poco valor mostrado por algunos navíos determinaron la instrucción de un consejo de guerra. Se privó del empleo a Córdoba y se le inhabilitó para obtener mandos militares. Debo aquí señalar que Godoy, que tenía los pomposos títulos de Príncipe de la Paz y Generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, había destituido al almirante Mazarredo, que fue reemplazado por Córdoba, cuando Mazarredo le expuso la precaria situación de nuestra Armada.

En lo que respecta al navío «Conde de Regla», ni su comandante ni sus oficiales recibieron ningún reproche en el consejo de guerra. Por el contrario, se destacó su notable actuación para salvar al buque insignia. Tengo el orgullo de decir que, en mi caso, el propio Córdoba certificó que había conseguido la confianza plena del conde de Amblimont, que lo comandaba, confirmada por haberme situado a su lado en el alcázar,

en el acto del combate. Cuando Amblimont cayó herido, me hizo comandante, por lo que tuve que dirigir y ejecutar la acción de liberar al «Trinidad» del acoso de cinco navíos ingleses. Estos hechos fueron certificados por el infortunado Córdoba en documentos en los que se expresa que «...Mourelle dispuso y mandó todo.»

A pesar de ello, no obtuve reconocimiento alguno, pues el combate fue tan deshonoroso para nuestra flota que oficialmente se estableció un total silencio sobre ello y no se singularizó ningún comportamiento individual.

Los años sucesivos fueron empleados por los ingleses en hostigar fieramente a los españoles por mar y tierra para acabar con nuestro imperio. El comercio marítimo con América se bloqueó, lo que ocasionó una grave escasez de alimentos que causaron hambrunas y enfermedades en la población. Se cortaron las pagas a la Armada, lo que provocó incluso la muerte, tanto de marineros como de oficiales, por hambre e inanición.

El día 1 de abril de 1797 fui destinado al apostadero de Algeciras, donde iba a permanecer tres años. A las órdenes del jefe de escuadra Heceta, comandante general del apostadero, participé en 41 combates contra Gibraltar y buques enemigos, al mando de las lanchas cañoneras. Destaco aquí la acción que me valió el ascenso a capitán de fragata. Fue el día 19 de enero de 1799. Con 14 lanchas cañoneras lancé un ataque contra un convoy inglés, protegido por un navío, dos bergantines y tres cañoneras. Conseguimos hundir una cañonera inglesa y nos apoderamos de la fragata, los dos bergantines y otra cañonera, con un total de 120 prisioneros. Al final de la batalla, logramos rescatar a todos los tripulantes de la cañonera hundida.

Por fortuna, entre tiempos para luchar y morir hay tiempos para amar. Me enamoré de la mujer que sería mi esposa, doña Petronila Pardo y Ariza y ella me correspondió. Nos unimos en matrimonio el día 8 de enero de 1798. Sé que es un poco tarde, a mis 48 años y tal vez en el ocaso de mi vida. Necesitaba el amor de una mujer y formar una familia. Puedo afirmar que Petronila ha sido lo mejor que me ha ocurrido en la vida. Con su ternura, belleza, comprensión y buen criterio ha sido la mejor compañera que podría desear. Y nuestra unión fue bendecida por la llegada de dos varones: Francisco y José María.

Los ingleses continuaban su política de destruir por completo a nuestra patria. En agosto del año 1800 apareció en las costas de Ferrol una poderosa escuadra con el objetivo de destrozarnos nuestra flota que estaba fondeada en la ría. Sin embargo, tuvieron que retirarse de forma deshonorosa a pesar de su superioridad numérica, tras ser derrotados en la batalla de Brión. Lamenté no haber podido combatir con los valientes ferrolanos, como los calificó Napoleón. Pero pronto tendría ocasión de entrar de nuevo en acción.

En junio de 1801 el almirante James Saumarez, al mando de siete navíos y una fragata, se presentó en Algeciras para atacar a tres navíos y una fragata franceses, mandados por el contraalmirante Linois, así como a siete cañoneras y las baterías de costa españolas. Me presenté voluntario a bordo de una lancha cañonera. El combate fue muy duro y con numerosas bajas, tanto humanas como de buques, pero los ingleses no lograron sus objetivos.

Y con estos continuos hostigamientos llegamos a la trágica fecha de octubre de 1805, el día que se perdió lo mejor de nuestra flota, oficiales y marinería. Yo me encontraba al mando del apostadero de Algeciras y esta misión no me permitió intervenir en el combate naval. A partir de esta fecha, España se olvidó de su proyección marítima y ni siquiera se consideró disponer de una flota adecuada para la defensa de nuestras costas y el comercio marítimo.

En enero de 1806 se me dio el mando del apostadero de Málaga. Mi misión era escoltar y proteger los convoyes que continuamente eran atacados por los buques ingleses. En julio me encontraba a bordo del navío «Glorioso», con una falúa y un místico, escoltando a un convoy con 27 mercantes cargados con armamento, munición y diversos materiales. El destino era el Río de la Plata y el objetivo apoyar a Liniers a recuperar Buenos Aires y Montevideo, que habían sido tomados por sorpresa por los ingleses. A la altura de la Atunara nos atacó una flota inglesa muy superior, con cuatro cañoneras, otros buques de guerra y varios corsarios. Nos situamos al amparo de nuestras baterías costeras y entramos en combate a cañonazos, lo que duró más de doce horas. Logramos atravesar las líneas enemigas sin perder un solo buque. A raíz de este combate se me otorgó el ascenso a capitán de navío. Tras la llegada del convoy, los españoles, al mando de Liniers, lograron expulsar a los ingleses.

Los ingleses continuaban hostigándonos y atacaban constantemente la plaza de Ceuta. El ministro de Marina decidió establecer un apostadero en la plaza y se me otorgó el mando. Arribé a Ceuta a primeros de mayo de 1808 y allí recibí la noticia del levantamiento del 2 de mayo, con lo que nuestros aliados serían a partir de ahora los británicos que nos bloqueaban, y nuestros enemigos los franceses. Como efecto lateral, se abandonó el proyecto del apostadero de Ceuta.

Un ejemplo de las complejas y paradójicas situaciones que se produjeron a consecuencia de este brusco cambio de alianzas es el que relato seguidamente.

En la bahía de Cádiz se encontraban, con toda su tripulación, una fragata y cinco navíos franceses, que habían intervenido en el combate de Trafalgar. Habían sido reparados y carenados a costas de la hacienda española. Este contingente eran un peligro cierto para los cinco navíos españoles fondeados en Cádiz, que eran inferiores en dotación y artillería.

El vicealmirante francés Rosily, tras hábiles dilaciones, decidió plantear un combate a cañonazos. Fue entonces cuando el comandante general del departamento de Cádiz me ordenó presentarme en la bahía al mando de diez cañoneras. El combate terminó con la rendición de Rosily, sus buques y miles de franceses a su mando.

Aquellos años dramáticos, que supusieron la muerte de millones de españoles, no solo en los combates, sino principalmente a consecuencia de hambrunas, dieron lugar a incesantes encuentros con los franceses, especialmente desde que tres cuerpos de ejército, mandados por el propio José Bonaparte y el mariscal Soult, como jefe del Estado Mayor, se habían apoderado la práctica totalidad de Andalucía.

Resumo aquí algunos de mis servicios que, entre otros, me permitieron el ascenso a brigadier, en mayo de 1811.

En agosto de 1810 conduje, con mis buques de guerra y 30 embarcaciones de transporte, a tres mil hombres del general Lacy —nacido en España—, para lanzar un ataque a Moguer. Junto con tropas inglesas participé en el ataque contra el castillo de Santa Catalina, en el Puerto de Santa María, y posteriormente en al ataque a la base de Rota.

A partir de 1815 se me encomendó la misión de organizar una gran expedición de tropas, que debía sofocar la rebelión de las provincias del virreinato de La Plata. Para escoltarla se formó una escuadra de 5 navíos, 9 fragatas y otras embarcaciones de menor porte.

Años después de finalizada la guerra de la Independencia, en agosto de 1819 se me otorga el nombramiento de jefe de escuadra y la Gran Cruz de San Hermenegildo, «... en honor a sus distinguidos y valerosos servicios a la Patria.»

Me retiro a Cádiz con mi familia, donde esperaré el fin de mis días, cuando el Soberano lo decida. Creo que morir en Cádiz es como morir en la mar. Puedo al fin disfrutar la compañía de mi querida esposa Petronila, siempre presente, y de mis hijos Francisco y José María. Ellos paliaron mi amargura en estos tiempos confusos.

A mi esposa y a mis hijos, con todo el afecto y agradecimiento, dedico estos escritos, una suerte de diario que resume mi vida militar.



Defensa de la Santísima Trinidad en Cabo de San Vicente

FIN