

ciones, tanto más cuanto que en la Corte proyectan –para paliar la difícil situación del ejército y la marina– hacerla llegar hasta las costas hispano-americanas, día a día más distantes y esquivas. Pero el *Deseado* alienta la esperanza de recobrar parte de aquellos territorios y para esta difícil tarea cuenta con la colaboración de la *Viva*.

En marzo S.M. dispone: “pase a las órdenes del comandante del apostadero de Cartagena de Indias para perseguir y apresar o destruir a los buques piratas y corsarios enemigos que abundan en aquellos mares y en los de las Antillas, y para auxiliar la operación militar del ejército de Costa Firme ... queriendo que dicha fragata abandone el puerto cuando lo verifique la división de cuatro buques de guerra destinados a Puerto Cabello ...” (178).

Transcurrido un mes un preocupado Fernando VII, insiste: “Siendo de la mayor importancia que salga con toda brevedad posible ... la división de quatro buques compuesta de ... como también la nombrada *Viva* ... quiere S.M. se disponga cuanto sea necesario para la más activa y completa habilitación de estos buques ...” (179).

El 1 de enero se había producido un acontecimiento histórico trascendental para la nación: la situación política da un viraje de 180°, tras el pronunciamiento del comandante Rafael del Riego. Ante la presión popular, el Rey, por decreto de 7 de marzo: “... siendo la voluntad general del pueblo, me he decidido a jurar la Constitución promulgada por las Cortes Generales y extraordinarias en el año mil ochocientos y doce ...”. El 19 se da a conocer el “Manifiesto a la nación española”, una de cuyas frases ha pasado a la historia: “Marchemos francamente y yo el primero, por la senda constitucional ...”. ¡Vivir para ver!

Como consecuencia de este cambio se le asigna a la *Viva* otra misión: “... recorrer todos los puertos de Costa Firme en que pueda fondear con seguridad, desde la parte noroeste de ella hasta el de su destino en Cartagena de Indias para los fines... conduciendo los duplicados del Real decreto de convocatoria de Cortes [prevista para el 6 de julio] y demás concernientes al nuevo régimen constitucional de la monarquía ... quedando completamente habilitada –junto a la Constitución– para hacerse a la vela ... el día 8 de mayo ...” (180).

Una cosa son los buenos deseos del Rey y otra –distante y distinta– la realidad. El capitán general del Departamento manifiesta: “... la fragata *Viva* no está en el caso de darse a la vela para su comisión con la premura que S.M. desea ...”, añadiendo días después: “... debe manifestar a V.E. que la *Viva*

---

(178) E. a Indias. Legajo 66.

(179) Ibidem.

(180) Ibidem.

sigue su apresto con una constante actividad... en cuanto permite la absoluta falta de medios ..." (181).

Imposible resultó cumplimentar los deseos reales; la fragata se incorporó a mediados del otoño a la pequeña división que bajo el mando del capitán de fragata Ángel Laborde, salió para las Antillas el 11 de noviembre, fecha en la que volveremos a ocuparnos de ella.



Teniendo en cuenta que para la fantasía y la imaginación no existen ni fronteras ni obstáculos, subamos al puente de mando de la *Pronta* y acompañémosla durante su breve vida al servicio de Fernando VII.

Su primera salida la hizo el 24 de mayo de 1819, viéndose envuelta en un suceso –afortunadamente sin consecuencias para su comandante Nicolás de Meñaca– de alcance internacional. Navegando por aguas del cabo San Vicente, lugar infestado de corsarios insurgentes, en la noche del primero de julio, desde la fragata avistaron un barco que les seguía a popa, levantando fundadas sospechas y obligando al comandante a ordenar el toque de generala.

La otra nave se aproximaba cada vez más sin cambiar de rumbo; en tal situación ordenó Meñaca disparar un proyectil de fogueo, sin que aquella diese muestras de haber comprendido la advertencia. Media hora después marchaban ambos buques cada vez más próximos, comprobándose que se trataba de una goleta con batería corrida, tomándola por corsaria insurgente. Hallándose muy próximos pudieron entenderse a viva voz, en lengua inglesa desde la goleta. Desde la *Pronta* se lanzó al agua un bote con un alférez y un marinero que conocía el inglés. Aquél intimó al capitán de la goleta a alejarse cambiando de rumbo. Vuelto el alférez a la fragata, no tardó su comandante en darse cuenta que el capitán de la goleta –por cierto inglesa y llamada *Brunswick*– hacía caso omiso a sus recomendaciones, por lo que de nuevo ordenó hacer fuego, esta vez con bala. En el acto se oyeron gritos en la goleta, que se puso en facha (disminuyó mucho la velocidad) maniobrando para alejarse del navío español; de él partió otra vez la barca con un teniente de Marina y el marinero que servía de intérprete, interesándose por si había algún herido o averías de importancia, ofreciendo medicamentos, calafates o carpinteros. El capitán de la *Brunswick* manifestó no necesitar ayuda alguna, confesando su culpabilidad y pidiendo excusas.

La *Pronta* entró en el puerto gaditano el 26 de junio, y su comandante remi-

---

(181) Ibidem..



tió a sus superiores el correspondiente parte, dando cuenta detallada de todo lo ocurrido.

Posteriormente, por vía diplomática, llegó una queja al Gobierno español, alegando que la bala de cañón había destrozado la cadera de un viajero inglés y chamuscado a dos marineros. Meñaca se vio obligado a entregar el mando de la fragata, desembarcar y ser sometido a un Consejo de Guerra de Generales, celebrado en el Departamento de Cádiz en julio de 1821, “quedando libre de todo cargo y responsabilidad y que no le sirva de nota para obtener ascensos que por escala le correspondan, ni menos para mandos de buques y demás que se expresa ...” (182).

Concluido el viaje: “se nombra su capitán al de navío don Joaquín Goñy. Debe salir escoltando buques del comercio para Veracruz.- Cádiz, 4 de agosto de 1820” (183).

En el *Diario Marítimo de la Vigía*, correspondiente al 30 de julio, aparece este Aviso: “del 15 al 20 del próximo mes de agosto, deberá dar a la vela la fragata de la Armada Nacional nombrada la *Pronta* y goleta *Galga*, escoltando los barcos particulares que se presenten con destino a puerto Rico, La Habana y Veracruz; lo que se notifica al Comercio. Cádiz, 29 de julio”.

En el mismo legajo, el escrito n.º 551 dice: “en la mañana de antes de ayer dieron la vela de esta bahía para su destino, la fragata *Pronta* y goleta *Galga*, escoltando los buques mercantes que expresa la adjunta relación... Cádiz, 1 de septiembre de 1820”. Los buques convoyados alcanzan la cifra de dieciséis.

La misma publicación del 30 de agosto informa a los lectores: “Han salido los buques que siguen:

- Fragata de guerra *Pronta*, su comandante el capitán de navío don J. Goñy, para La Habana y Veracruz.
- Goleta de guerra, la *Galga*, para idem.
- Estos dos buques van escoltando a los mercantes siguientes:...”. En total dieciséis embarcaciones.

Veracruz: primera escalada prevista; la siguiente es La Habana. Desde ésta el comandante jefe del apostadero envía a Madrid este escrito: “La fragata de guerra *Pronta*, a su entrada en este puerto, procedente de Veracruz, el 17 del mes de la fecha, tocó en uno de los bajos de ... perdiendo su timón y resultándole agua de alguna consideración, sin embargo del poco tiempo que permaneció sobre el bajo antes de caer a la canal. El mérito del sumario mandado instruir con arreglo

---

(182) A. G. de M. Cuerpo General. Legajo 620/743.

(183) E. a Indias. Legajo 66.

a Ordenanza... producirá las verdaderas causas de su origen. El adjunto expediente, que en copia acompaño, instruirá a V.E. de los pasos... que emprendí buscando arbitrar de lo que carezco para ocurrir a los indispensables costos que necesariamente ha de erogar la habilitación y quilla indispensable que ha de sufrir ... preparándose para ella con la mayor posible actividad que permitan las circunstancias de este apostadero ... no pudiendo hacerse otra manifestación del daño ... por no haber descubierto ni poder verificarse su exacto reconocimiento hasta la oportunidad de descubrir la obra ... limitándome a dar ... la noticia de esta desgraciada ocurrencia ...- Habana, 22 de febrero de 1821 ... - ... Despacho de Marina" (184).

No debió revestir gran importancia la avería cuando pudo regresar a la Península. En caso contrario poco hubieran podido hacer en el apostadero de La Habana, una verdadera ruina; así se comprende que, meses más tarde, siendo su jefe el capitán de navío Laborde, elaborara un informe al hacerse cargo, lleno de desolación: "... se necesita tener algún repuesto, por corto que sea, de betunes, sebos ... algún fondo para acopio de víveres y pago de Maestranza para recorrer y aún carenar. En vez de eso sólo he encontrado el todo en un absoluto estado de nulidad y miseria ... Las tripulaciones las hallé reducidas a menos de su mitad; nunca han sido socorridas con su sueldo. Se encuentran en la mayor desnudez y sin más medios de subsistencia que emplearse, congregados, en la pesca, con la que abastecen al pueblo y prolongan su apurada existencia... La penuria de medios no sólo ha ocasionado el que por atender a la parte material y actiba del servicio se haya desatendido la personal, sin que lo mismo y con corta diferencia ha sucedido en puerto Cabello, adonde a la marinería y tropa, en cuatro años, únicamente se le ha dado media paga" (185).

El 28 de abril abandona La Habana, poniendo proa a Cádiz. Desde San Fernando el capitán general del Departamento remite al ministro copia de un escrito que le envía el capitán de la fragata *Galga*: "... el 28 de mayo [evidentemente un error, fue de abril] salió de La Havana la fragata *Galga* con la *Pronta*, bergantín *Jacinto* y corveta *Ceres* y cincuenta y uno mercantes. La *Galga* tuvo que ponerse a la capa... Por un fuerte viento del sur con mar gruesa y cerrada de agua, la *Pronta* y el bergantín *Jacinto* siguieron su derrota con veintiséis embarcaciones del convoy; desde mi separación no ha ocurrido nada de particular ..." (186).

Naturalmente un convoy de cincuenta y una embarcaciones en conserva, protegidas por tres barcos de guerra en un viaje de casi 40 días, tenía forzosamente que perder su cohesión y disgregarse. Varias naves, empujadas por mareas y

---

(184) E. a Indias. Legajo 68/49.

(185) E. a Indias. Legajo 69-28.

(186) *Ibidem*.



vientos, arribaron felizmente a las no buscadas costas de Cantabria; sin duda el viaje careció de buena planificación. Goñy recibió una reprensión que, por coherencia, salpicó al comandante del apostadero de La Habana: “Por lo que V.E. se sirve decirme ... quedo enterado que S.M. se ha servido declarar que hubo falta de previsión en el comandante de la fragata *Pronta*, capitán de navío don Joaquín Goñi, porque debió haber hecho presente al comandante general de La Havana, la imposibilidad de escoltar con una sola fragata y la goleta *Galga*, un convoy de 53 velas... cuya falta es extensiva al referido general del apostadero, a quien no podía ocultársele semejante imposible ... - Madrid, 14 de agosto de 1821” (187).

Goñy arriba a Cádiz el 7 de junio de 1821 con la *Pronta*, descargando: “... 2.805.504 pesos mejicanos, 6.000 en monedas provinciales, 77.632 onzas de oro, 22 barras de plata, 802 marcos de plata labrada ... para S.M.”. (*Diario Marítimo de la Vigía* de la misma fecha).

La varada sufrida en el puerto de La Habana le va a acarrear contrariedades, bien que todo concluirá felizmente para su profesionalidad y su carrera. Conozcamos los hechos: “En debido cumplimiento de lo que mandó S.M. en Real orden de 26 de junio anterior, que V. E: se sirvió comunicarme en carta de fecha 29 del próximo pasado, ha sido desembarcado el capitán de navío don Joaquín Goñi, entregando el mando que obtenía de la fragata *Pronta* al oficial más antiguo, que es teniente de navío ... interín que se verifique el juicio en que ha de examinarse la conducta de Goñi con motivo de la varada ... en La Havana, para lo cual se procede a la formación de un proceso ... San Fernando, 17 de agosto de 1821” (188).

El Consejo de Guerra se celebra en el verano de 1822. Tras conocerse el veredicto, Goñy dirige al monarca este escrito: “... capitán de navío de la Armada Nacional... a V.M. hace presente que mandando la fragata *Pronta*... varó en la boca del segundo [La Habana] al tomarlo [el puerto]; ese acontecimiento se sirvió V.M. mandar examinarlo en el Consejo de Guerra de Generales ... El Tribunal especial de Guerra, ha tenido a bien declarar: no resulta cargo al que espone y que nada debe perjudicarle para sus ascensos, mandos y condecoraciones militares... que al exponente se le confiera el mando de un buque proporcionado a su clase, pues la fragata que montaba se encuentra desarmada ... Cádiz, 9 de agosto de 1822” (189).

La primera salida al mar de la fragata –recuérdese– concluyó en un incidente protagonizado por un barco inglés tenido por corsario insurgente. No debe considerarse este lance como único o aislado; al contrario, la osadía de esta especie de filibusteros –buen número de tripulaciones se componía de mercenarios o

---

(187) E. a Indias. Legajo 69.

(188) E. a indias. Legajo 650/518.

(189) *Ibidem*.

aventureros, disfrazados, en gran parte, de patriotas— crecía incesantemente al no hallar respuesta adecuada a sus asaltos, saqueos, crímenes y apresamientos. Las hojas del Lloyd de la época nos traen con frecuencia noticias de estas características.

La Marina, falta de medios, contemplaba impotente la posibilidad de ofrecer a los hombres del mar, de forma ininterrumpida, a lo largo de las costas que se extienden desde el golfo de Cádiz al de Vizcaya —ruta a lo largo de la cual florecía un tradicional comercio— la protección que demandaban. Compañías navieras, capitanes de barco, hombres de negocios y armadores, gentes afectadas por dificultades en el desarrollo de este comercio, recurrían a las autoridades solicitando garantías y escolta a fin de salvaguardar sus intereses. En 1821 se recrudecieron los actos de pillaje, acentuándose en el cabo de San Vicente y a lo largo de la costa portuguesa, donde nuestros vecinos se mostraban asimismo incapaces de atacar el mal de raíz.

En 7 de junio, el cónsul español en Faro, dirige un oficio al comandante del apostadero de Cádiz —publicado en el *Diario Marítimo de la Vigía*, del 18 del mismo— transcribiendo un artículo de un periódico lisboeta: “... anteayer una corbeta y una goleta insurgentes atacaron ... frente a Cascaes a una fragata y un bergantín de guerra portugueses ... corren voces que el bergantín se ha ido a pique y la fragata de guerra se hallaba en mal estado. Me apresuro a comunicarlo a V.E. a fin de que le sirva de aviso para las fuerzas navales que deben venir a cruzar, a fin de que tome las medidas necesarias a fin de que éstas, por inferiores, no sean espuestas a tales circunstancias y al mismo tiempo para que V.E. tenga a bien comunicarlo al comercio para precaucionarse ...”.

Pasados dos días los capitanes de los buques surtos en Cádiz, destinados a los puertos de Galicia, solicitan a su Consulado del Mar: “... partir en conserva de algún buque de guerra para emprender su viage con seguridades de los intereses puestos a su cuidado ...” (190).

Vencidas cuatro jornadas, el Consulado se dirige al comandante general del Departamento con idéntica solicitud. Ésta es la respuesta: “... he oficiado lo conveniente al comandante de la fragata *Pronta*, para que se apreste... para lo qual no hay otro buque disponible por ahora; sin embargo, la falta de gente del mar... podrá retardar su salida, por la escasez absoluta que hay de reemplazarle, así como la dificultad que ofrecen las provincias que debían haber remitido el contingente de las que le está designada ...”.

El 9 de julio, el Consulado hace saber a los capitanes de las embarcaciones que deseen ser convoyadas, la disposición de la primera autoridad naval: “Con

---

(190) *Diario Marítimo de la Vigía*, del 23/06/21.



esta fecha prevengo al comandante de la *Pronta*, que se apreste a escoltar ... convoyándolas hasta el cabo de la Roca y que después cubra el cruzero en las aguas de San Vicente ...”.

El 16, ésta saldrá de Cádiz para realizar el que se convertirá en su última viaje, convoyando 20 barcos para Galicia, Asturias y Cantabria. El regreso a la bahía gaditana tendrá lugar el 8 de agosto, fecha de conclusión de sus servicios a la Armada española. En estas aguas, en compañía de otros ex rusos, esperará su triste final del cuál el lector recibirá cuenta puntual.



Nos corresponde ahora conocer en qué se ocupa la *Ligera*: Sus servicios a la Marina española –antes de partir para América– pueden contarse con los dedos de una mano –y sobran cuatro– ... En el *Diario Marítimo de la Vigía* de 25 de junio de 1819, se inserta esta noticia: “Han salido los buques que siguen: fragata de guerra española la *Ligera*, su comandante el teniente de navío don Juan Espino, para la costa de Galicia”.

En el correspondiente al 14 de agosto, en las entradas al puerto figura: “fragata de guerra española *Ligera*, el teniente de navío ..., de La Coruña y Vigo, en 5 días. Viene acompañando al: bergantín sueco *Flora*, del Ferrol, con marinería de transporte y la fragata mercante española *Gertrudis*, de La Coruña”.

Y aquí se dan por finalizados sus servicios en la península, hasta que, por orden de S.M., se incorpore a la pequeña División puesta al mando de Ángel Laborde, donde volveremos a encontrarnos con ella.



En poder de los enemigos la fragata *Reina María Isabel*, su comandante, Dionisio Capaz, quedó aislado al frente de un puñado de hombres viviendo momentos dramáticos en la bahía de Concepción, al no recibir ayuda del coronel Sánchez; en verdad, este pundonoroso jefe contaba escasamente con 2.000 combatientes para defender el término de la provincia del mismo nombre, quedando imposibilitado para acudir y concentrar sus reducidos efectivos en un punto determinado con la prontitud y cantidad de tropas solicitadas para hacer desistir al enemigo de sus proyectos.

La única posibilidad de Capaz y sus hombres de no caer en poder del adversario, se cifraba en una aventurada fuga a través de un territorio donde si no eran recibidos con manifiesta hostilidad, a lo más que podían aspirar era a la indife-

rencia y el desdén de unos habitantes, incluso beneficiarios o simpatizantes de la acción española en América, pero severamente advertidos por agitadores bajo amenazas de graves represalias.

Emprendida la marcha hacia un puerto chileno donde continuase ondeando la enseña nacional, según nos cuenta la esposa de Capaz: “en esta peregrinación de 5 meses, experimentó todos los rigores de la intemperie, de la desnudez y de la hambre, transitando los montes Araucanos, de cuyos Yndios havitantes no recibió socorro, oponiéndose con frecuencia al paso y fue necesario muchas veces abrirlo con la fuerza; sin embargo llegó al puerto de Valdivia, en donde al poco tiempo se embarcó para la costa del Perú, llegando a Lima el 21 de julio del año pasado, después de haber sido perseguido en esta travesía por las fuerzas ynsurgentes” (191).

En la capital del virreinato permaneció separado de servicio hasta finales de septiembre; posesionado del mando de la fragata *Resolución* –solicitado voluntariamente– contribuyó a la defensa de El Callao: “en la noche del 2 de octubre, el almirante lord Cochrane (192), repitió con toda la escuadra [entre ella la *Reina María Isabel*, ahora *O’Higgins*] el ataque a El Callao que había intentado ya anteriormente, haciendo un fuego nutridísimo con balas, bombas y cohetes. Los castillos y buques españoles contestaron enseguida con gran energía... Cochrane tuvo que desistir de la empresa, haciéndose a la vela con su escuadra el día 8” (193).

Agosto de 1820: finalizada la causa abierta para el apresamiento de la que fue fragata de su mando, entregó la *Resolución*. Semanas más tarde, el virrey lo comisiona –en su calidad de Diputado Provincial por Cádiz– para formar parte de la delegación española encargada de entrevistarse con la del general San Martín,

---

(191) E. a Indias. Legajo 69.

(192) COCHRANE, Tomás: Décimo conde de Dundonald, 1775 - 1860. Entró en la Armada en 1793 y en 1800 obtuvo el mando de la corbeta *Speedy* con la cuál –en 15 meses– hizo más de 50 presas con 122 cañones. Apresado por los franceses fue canjeado y ascendido a alférez de fragata. Emprendió una enérgica campaña contra la corrupción de la Armada, lo que le valió la enemistad del ministro de Marina, siendo, en 1814, arrestado bajo la gratuita acusación de fraude y de divulgar noticias políticas con fines bursátiles. A pesar de su inocencia fue condenado a pagar 1.000 libras, dos años de prisión y una hora de exposición en la picota, si bien se le hizo gracia de esta última vergüenza. Se le dio de baja de la Armada, fue arrojado del parlamento y degradado de su título de caballero de la orden del Baño. Indignada la opinión pública, se puso contra el gobierno y sus selectores lo llevaron de nuevo al parlamento. En 1818 tomó parte en la Guerra de la Independencia sostenida por Chile y Perú contra España, arrasando el fuerte de Valdivia, y enarbolando su insignia de vicealmirante acometió otras empresas notables dejando a Chile dueña de los mares. El rey Guillermo le concedió el grado de contralmirante y lo admitió de nuevo en la orden del Baño. Ideó un sistema para destruir a escuadras más potentes y más fuertes, pero sometido al examen de una comisión militar fue rechazado por inhumano. En 1851 era almirante y tres años más tarde de toda la escuadra inglesa.

(193) GUIU Y MARTÍ. *El año militar español*. p. 135.





Retrato del teniente general D. Dionisio Capaz y Rendón (1780-1855) que se conserva en el Museo Naval de la Armada, en Madrid (óleo s/tela de autor anónimo, de 99 × 80,5 cm, n.º inv.º 4.210).

en búsqueda de una solución pacífica para el virreinato. Concluidas, sin éxito, las conversaciones, recibió orden de abandonar el Perú; pero, viéndose de nuevo amenazado El Callao, solicitó y obtuvo una vez más el mando de la *Resolución*, resignándolo con carácter definitivo, en noviembre e iniciando de inmediato su viaje a la Península.

El 16 de abril de 1821, el director general de Marina envía al ministro este despacho: "El comandante del Apartadero de Lima con fecha 14 de noviembre del último me dice: - Excmo. Sr. = El teniente de navío don Dionisio Capaz sale de este puerto con la fragata americana *Pantera*, después de haberse acabado la causa formada sobre el apresamiento de la fragata que era de su mando *Reyna María Ysabel*, en el puerto de Talcahuano, la cuál remito a V.E. formada para su resguardo. No ha podido hir antes por haber sido encargado por el señor virrey de las negociaciones con... que acababa de desembarcar en Pisco con un ejército de 4.500 hombres.

Le manifiesta V.E., con inclusión de la referida causa, la cual parece no se ha examinado en Consejo de Guerra, sin que por el comandante del apostadero del Callao, se manifieste, como V.E. advertirá, los motivos que haya habido para que no se verificase. - Madrid, 16 de abril de 1821" (194).

Sin duda Capaz era un hombre envidiablemente arropado por sus amigos; de acuerdo con las Ordenanzas de la Marina, su causa debía verse y juzgarse ante un Tribunal de Guerra de oficiales generales, formado en la jurisdicción militar del lugar donde sucedieron los hechos. Sin embargo: "Las Cortes, en consideración a lo que de orden de S.M. nos manifestó V.E., con fecha del 20 último, han tenido a bien dispensar la Ley, para que pueda celebrarse en esta Corte, sin embargo de lo establecido en las Ordenanzas de la Armada, el Consejo de guerra que debe juzgar sobre la pérdida de la fragata *María Isabel* a su comandante, el capitán de esta clase don Dionisio Capaz, mediante que habiendo venido con pliegos para el Gobierno se halla aquí en la actualidad. Y lo decimos a V.E. en respuesta para los fines consiguientes ... Madrid, 26 de abril de 1821. - Sr. Secretario ... del Despacho de Marina" (195).

El comportamiento de Capaz en Talcahuano ha sido juzgado –globalmente– como correcto y digno. Mas no todos los historiadores coinciden plenamente en esta apreciación, no faltando aquéllos que no ahorraron críticas a su conducta.

Dando por sentado que al fallo de un proceso, es el veredicto –con independencia de su aceptación o rechazo por una o ambas partes– quien tiene la última palabra y el que cuenta de verdad, la objetividad impone dar cabida a diferentes pareceres. Leamos algunos de ellos.

---

(194) E. a Indias. Legajo 69 (4269-1).

(195) *Ibidem*.



En un documento de la Dirección General de la Marina se escribe: "... papeles que prueban sus [de Capaz] esfuerzos por libertar el buque del apresamiento, casi inevitable mientras se mantuviese dentro del citado puerto, al cual había llegado por sus instrucciones tres días antes de que lo atacasen los enemigos. Este tiempo, aunque corto, podría sin embargo haber sido útil a la salvación del buque, saliendo a la mar, si después de tan dilatada navegación [172 días], en la que se le aminoró notablemente la gente y los víveres, hubiera podido estar por sí mismo en actitud de tomar un partido o se le hubieran dado estos auxilios por el General del Ejército o el intendente de la provincia de Concepción, con las noticias de la totalidad de las fuerzas enemigas que navegaban por aquella costa y sus probables y posibles intentos; pero nada de esto sucedió, y la primera noticia que de ello llegó al Comandante Capaz, fue aparecerse la fragata y el navío apresadores en la boca de la bahía con viento al Norte, tan favorable a sus intentos como contrario a la salvación de la fragata *Isabel* ..." (196).

Con la finalidad de clarificar la alusión al general del Ejército o el intendente de la provincia de Concepción, sobre quienes más o menos veladamente apunta el autor del anterior párrafo, añadiré que el defensor de Capaz —capitán de navío Colmenares— acusó con duros y contrastados argumentos, en primer lugar, al brigadier Osorio, jefe de las tropas, haciendo recaer el peso de las responsabilidades en su suegro, el virrey D. Joaquín de la Pezuela. En un capítulo posterior se relatará el juicio y veredicto final; será llegado el momento de incluir las graves imputaciones que, lógicamente, debieron influir de forma decidida en el ánimo de los jueces el día de emitir sentencia.

Conozcamos el relato del chileno Fuenzalida Bade: "El 25 de octubre llegó a El Callao el transporte *Especulación*, con 200 hombres tan enfermos de escorbuto que sólo 27 pudieron desembarcar por sí mismo, habiéndose arrojado al agua 37 cadáveres. Posteriormente llegaron los otros tres transportes, pero sin tropa, pues la que traían, ascendiente a 500 hombres, fue desembarcada en Talcahuano, también enferma de escorbuto ..." (197).

Lejos de adoptar una postura favorable u hostil a Capaz, ¿qué se podría lograr con tropas y marinería en un estado físico y anímico tan calamitoso y antagónico al de un combatiente?

El virrey Pezuela escribió en un Memorial dirigido al Rey en 1825, solicitando desagravio: "... entre los cuales fue uno don Dionisio Capaz, a quien el exponente había mandado en Lima poner preso y la formación de una causa con arreglo a las Ordenanzas de Marina, por haber perdido vergonzosamente la fragata de guerra de V.M. *María Isabel* (198).

---

(196) Ibidem.

(197) FUENZALIDA: Opus cit., p. 199.

(198) FERNÁNDEZ DURO, C. Opus cit., p. 207.

El tan citado en estas páginas brigadier de la Armada –en aquellos tiempos los grados del generalato eran en la Marina: brigadier, Jefe de escuadra y teniente general– Pavía y Pavía escribe: “... sea por falta de aviso de las autoridades de tierra, sea por poca vigilancia y orden en la fragata, fue atacada y apresada con una leve resistencia ...; ya, en la navegación desde Canarias a Lima, el comandante Capaz cometió faltas de suma gravedad, que no debieron quedar sin el correspondiente correctivo ... La suerte de la expedición fue desastrosa; algunos transportes arribaron a las costas del antiguo virreinato de Buenos Aires ya en poder de los insurgentes [en verdad sólo uno, como hemos visto: la *Santísima Trinidad*] y fueron prisioneros” (199).



Se dice que el tiempo vuela. Cerca de dos años han transcurrido desde que se firmó el Convenio de compra de la escuadra y, por iniciativa del Colegio Estatal de Asuntos Exteriores, canalizadas a través de Tatíschev, comienzan a llegar a Madrid las primeras muestras de desagrado del Gobierno zarista, trasmitiendo su malestar por el incumplimiento del Art.º 7.º, según el cual “que las indeterminadas sumas ... se hayan completado para 1.º de marzo de 1818”. De los 13.600.000 rublos, que España debería haber satisfecho, tan sólo lo han sido 8.300.000, por lo que la deuda pendiente asciende a 5.300.000 rublos.

Nuevas reuniones en Madrid entre el influyente y poderoso ministro de Rusia y, esta vez, por parte de nuestro Gobierno, Ugarte, reemplazando a el coletilla. Resultado de las conversaciones es el nuevo “Convenio complementario del anterior”, fechado el 27 de septiembre y cuyo texto es el siguiente:

*Por las estipulaciones del acto de venta concluido el 11 de Agosto de 1817 entre los plenipotenciarios de S.M. el Emperador de todas las Rusias, etc., etc., y de S.M.C. el Rey de España y de las Indias, se ha convenido que la Rusia cedería a la España cinco navíos de línea de 74 cañones y tres fragatas de 40 cañones, por la cantidad de 13.600.000 rublos en asignaciones del Banco de Rusia, pagaderos en Londres en libras esterlinas, según la evaluación determinada por dicho acto de venta, y que esta suma sería totalmente pagada en 1.º de Marzo de 1818.*

*Sin embargo, las circunstancias extraordinarias e inesperadas, habiendo desviado los fondos de la Tesorería española hacia otros gastos que era indis-*

---

(199) PAVÍA Y PAVÍA. Opus cit., p. 253.



*pensable hacer; el plenipotenciario de S.M.I. no ha recibido más que una parte de la suma mencionada.*

*S.M.C. sensible a las atenciones con que su augusto amigo no ha dejado de mirar a las dificultades que han pesado hasta ahora sobre sus recursos pecuniarios, y deseando cumplir con las condiciones que ha contratado por el dicho acto de venta de 11 de Agosto de 1817, ha encargado a D. Antonio de Ugarte y Larrazabal, su Secretario íntimo, Caballero de la Orden de Santa Ana de segunda clase con diamantes, Comendador de la Orden de Dannebrog, Caballero de la Estrella polar y [con] Decorado de la Flor de Lis de Francia y de la Cruz patriótica de Madrid, de liquidar las cuentas provinientes de la adquisición de la escuadra, y de convenir de modo y de tiempo para el reembolso total de las sumas que la Rusia alcanza aún de la España. Para cuyo efecto, el abajo firmado, enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de S.M.I., y el dicho Sr. D. Antonio de Ugarte, después de haber liquidado las sumas, según las cuentas que han arreglado en este día, han convenido los artículos siguientes:*

*Art. 1.º Hasta la fecha de la presente convención, la España debe a la Rusia 5.300.000 rublos en asignaciones del Banco.*

*Art. 2.º El papel moneda de Rusia, habiendo experimentado un alza notable, siendo probable una variación aún más considerable en el año próximo que viene, y su influencia sobre el giro del extranjero con San Petersburgo siendo infalible, está convenido, para evitar los cálculos minuciosos, que la suma restante será reembolsada según está estipulado en los artículos siguientes:*

*Art. 3.º La España entregará inmediatamente a la Rusia, sobre el dinero que le toca aún [recibir] del Gobierno francés, y que hasta ahora está detenido por el dicho Gobierno, 2.605.000 francos.*

*Art. 4.º En el curso del año 1820, empezando el día 2 de Enero, y después el 1.º de cada mes del dicho año, la España pagará a la Rusia, en letras sobre Londres, 14.166, 2/3 libras esterlinas, formando en total dichas doce cantidades 177.000 libras esterlinas divididas en doce pagos iguales, como arriba está dicho. Esta suma, siendo pagada antes del 30 de Diciembre del año 1820, sea cual fuere la variación del giro entre San Petersburgo y Londres, no se podrá exigir de la España ninguna bonificación, ni excedente de la suma mencionada, y, por consiguiente, todas las cuentas sobre la cesión de la escuadra estarán concluidas y cerradas.*

*Art. 5.º Si por cualquier motivo la entrega de los fondos que reclama la España del Gobierno francés no tuviese lugar o se retardase, está convenido que, dado el caso que los 2.600.000 francos estipulados por el art. 2.º no fuesen entregados a la Rusia en el 1.º de Enero de 1820, esta suma sea convertida en libras esterlinas, según el cambio que existiese el 2 de Enero, de París sobre*

*Londres, dividida en doce pagos iguales, que serán efectuados en las épocas fijadas por el art. 4.º.*

*Art. 6.º La ejecución de todas las estipulaciones contenidas en la presente convención, está confiada a los dos que firman este acto. En fe de lo cual, hemos firmado la presente convención suplementaria, y hemos puesto en ella los sellos de nuestras armas.*

*Hecha en Madrid el 27 Septiembre de 1819.- Antonio de Ugarte – Tatstschew.*

La suma a la que se alude en el Artículo 3.º, procedía de los fondos que Francia se había comprometido a entregar a nuestro gobierno, como mezquina indemnización para atenuar los daños y perjuicios que durante la larga y agotadora Guerra de la Independencia hubiera sufrido la población española.



Hoy nos preguntamos: ¿se llevó a cabo lo acordado? Nada puede asegurarse, todo son conjeturas; pero los historiadores consideran que el cumplimiento de lo estipulado en el Art.º 7.º del Convenio de 1817, no se realizó. Ciertamente es que Rusia, a juzgar por los decepcionantes resultados que dieron los barcos, no era acreedora a otro comportamiento. No obstante, los tratados –sea cual sea el resultado– deben firmarse con el íntimo y sincero propósito de ser ejecutados en todas sus partes.



A partir del año 1820, con el establecimiento del Trienio constitucional, las relaciones hispano-rusas se agriaron e incluso rompieron cuando los ejércitos de la Santa Alianza invadieron España. Posteriormente, en plena “Década ominosa”, fallecido Alejandro I en 1825, el tema debió caer en el olvido. Presumiblemente, el Gobierno del nuevo Zar, Nicolás I, congeló la queja diplomática, dadas las casi nulas posibilidades de completar la suma acordada.



## CAPÍTULO VII

Salida de la expedición de Porlier para América. - Triste final del *San Telmo*. - Inesperado regreso del *Alejandro I*. - Estado circunstanciado de los barcos. - Vicisitudes de las tres fragatas arribadas el 12 de octubre. - *La Viva*. - El Rey ordena pase a Cartagena de Indias. - El pronunciamiento de Rafael del Riego obliga a cambiar los planes reales. - *La Pronta*. - Nicolás de Meñaca y el lance con la *Brunswick*. - Queja diplomática británica. - Apertura de una causa. - Viaje a las Antillas. - Regreso a España convoyando 53 embarcaciones. - Llegada a Cádiz con una importante carga de monedas. - Pérdida del mando y consejo de guerra a Goñy. - Corsarios insurgentes. - Las costas de Portugal. - Convoy al Cantábrico. - *La Ligera*. - Viaje a Galicia. - Su integración en la pequeña División de Laborde. - Dionisio Capaz: sus servicios en el Perú. - Regreso a España. - Juicio sobre su conducta. - Quejas del Gobierno ruso por impago de la deuda. - Convenio complementario del anterior. - ¿Se hizo efectivo el pago de las sumas adeudadas a Rusia? - Enfriamiento de las relaciones hispano-rusas.

Porlier y sus barcos nos esperan en la bahía gaditana. Finalmente se cumplen las órdenes de Fernando VII; en un escrito del 12 de mayo, el capitán general del Departamento, desde San Fernando, avisa: "... que en la mañana del día 11 se dieron a la vela el navío *San Telmo* y la fragata *Prueba* ... y aunque el *Alejandro I* tubo que detenerse por una ocurrencia que le sobrevino al tiempo de verificarlo, que fue remediada al momento, pero su celoso comandante no pudo salir como quiso, por lo mucho que arreció el viento, y lo verificó el día 12 ... dirigiéndose a reunirse con el resto de la División que se halla a la vista". Minuta sin firma. Hay dos notas en el margen izquierdo donde se lee: "S.M. quedó enterado" y debajo: "Fecho en 18 de Mayo de 1819, según minuta ..." (166).

Esta expedición, depositaria de tantas esperanzas, conforme fue transcurriendo el tiempo, se convirtió para casi todos sus integrantes en durísima prueba y, para el resto en una tragedia cuyo desenlace fue la muerte. Únicamente la *Prueba* y la *María-Ana* (algunos historiadores la denominan *Mariana*) alcanzaron, tras soportar increíbles penalidades, sus puertos de destino en el Pacífico al

---

(166) E. a Europa. Legajo 250.

cabo de cinco meses de navegación. La *Prueba*, teniendo como segundo comandante a D. Francisco de Hoyos, arribó al puerto de Guayaquil (Ecuador) cuando octubre tocaba a su fin, plagada de enfermos, entre ellos el mismo de Hoyos. La *María-Ana* fondeó en El Callao (Perú) el 9 de octubre. Siguiendo los partes que su comandante remitió al Virrey, conocemos las últimas noticias del *San Telmo*: “al separarse ambas embarcaciones observamos que el *San Telmo* tenía averías en el timón, en el tajamar y en la verga mayor; averías, que al parecer de su capitán podían remediarse a pesar de los temporales tan duros como los que habían encontrado” (167).

Durante meses y aún años, sus compañeros se aferraron al cada vez más frágil hilo de la esperanza. Antonio Vacaro, comandante del apostadero de El Callao, remite al Excmo. ... de Marina, este oficio de fecha 13 de mayo de 1820: “En cuanto al navío *San Telmo* que ya anteriormente, por la fragata mercante *Mariana*, que salió en convoy con la *Prueba* y entró en el Callao el 9 de octubre, tuvo noticias de que se habían separado de ella en 2 de septiembre, en cuya conserva venía, latitud 62° y 70° longitud, quedando con averías en el timón y verga mayor, sin haber podido remediar la primera y de más consideración por la dureza de los tiempos; que por esto cabe duda en que el navío pueda haber montado el cabo, y si lo hubiese conseguido es de recelar su arribada a los puertos de Chile o Valdivia a reparar” (168).

En otro escrito de la misma autoridad de 15 de julio, se dice: “Las noticias recibidas por la *Mariana*... me hicieron dudar desde luego que hubiese podido continuar en nabegación a montar el cabo, siempre que una feliz combinación de tiempos le hubiera conseguido, esperaba noticias tuyas desde los puertos de Chiloé o Valdivia, donde regularmente arribaría a reponerse en lo posible para seguir al Callao; más la llegada del Paylebot de S.M., el *Aránzazu*, el día 25 de diciembre de regreso de su comisión a ambos puntos, desbanece aquella esperanza, pues, hasta el día 11 del mismo ni había llegado ni se tenían noticias tuyas, así como las que tenemos del Janeiro hasta el 11 de octubre tampoco hablan del navío; si bien pueden esperarse de que haiga llegado después, porque hasta la expresada sólo mediaron 39 días desde la separación de la *Mariana*, y según el estado del navío y poca diligencia que podía hacer, no parece extraño que tardara más tiempo en la nabegación a aquel punto” (169).

En el verano de 1821, el Rey ordena: “que S.M. no conviene en que aora se den de baja en la Armada el navío *San Telmo* y sus individuos. - Palacio, 29 de agosto de 1821” (170).

---

(167) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 84.

(168) E. a Europa. Legajo 66.

(169) Ibidem.

(170) Ibidem.



Pero finalmente cuando el año agoniza también parece la esperanza: “En consideración al mucho tiempo que ha transcurrido desde la salida del *San Telmo* del puerto de Cádiz en 13 de mayo de 1819 para el mar Pacífico, y a las pocas esperanzas que se tiene de que se haya salvado este buque, cuyo paradero aún se ignora, he resuelto que, según V.E. propuso en oficio de 16 de agosto último, sean dados de baja en la Armada el referido navío y sus individuos ... comúncolo a V.E. para su inteligencia ... - Palacio, 27 de diciembre de 1821.- Sr. Director General interino de la Armada” (171).

En el proceloso mar que baña el cabo de Hornos concluyen, al unísono, las vidas de otros dos marinos ejemplares: el brigadier Rosendo Porlier y el capitán de navío Joaquín de Toledo.



Para dar por terminadas las vicisitudes de esta acariciada pero fallida expedición, resta por citar al *Alejandro I*. Como queda dicho empleó una jornada más que los buques restantes en abandonar Cádiz, a causa de una avería.

Cual no sería la sorpresa de los gaditanos, cuando pasados tres meses de la partida, empezó a recortarse en el horizonte su silueta. La perplejidad hubo de apoderarse de las autoridades dando paso a la más viva inquietud: ¿qué hacía allí el navío aparentemente en excelente estado? La respuesta no tardó en llegar: a poco de abandonar el puerto “sucedió un tropel de averías en masteleros, crucetas y rifaduras de las velas, pues se rindió el mastelero del velacho ... sin que hubiese viento galeno (172) ni de mar que lo justificara” (173).

A pesar del contratiempo decidió Porlier continuar el viaje observando: “las dificultades del navío para obedecer las señales de la capitana y lo tardío de sus movimientos; pero, considerando que todo ello bien pudiera ser resultado de la poca instrucción de la bisoña marinería ... se limitó a excitar el reconocido celo de su pundonoroso comandante (Antonio de Tiscar) aún a riesgo de producir su descontento (174). De esta forma transcurrieron varias jornadas, “hallándose la división unos minutos al Sur del Equinoccial en buenas circunstancias de mar y con viento que no pasaba de galeno, se rindió con estrépito el nuevo mastelero del velacho, produciéndose una seria avería que obligó a Porlier a tomar la sopesada decisión de ordenar que el barco regresa-

---

(171) Ibidem.

(172) Dícese del viento o brisa que sopla suave y apaciblemente.

(173) SARALEGUI: Opus cit. P. 84.

(174) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 86.

ra a su base, para no exponerlo a desconocidos y más importantes riesgos” (175). Normalmente la versión del retorno se atribuía a graves vías de agua, pero D. Manuel de Saralegui, reproduciendo partes de los Ingenieros navales, demostró el error de tales afirmaciones. Conozcamos uno: “El comandante de este Cuerpo D. Diego de la Parra, con fecha 3 de septiembre de 1819, expone textualmente: ... y en contestación diré a V.E [Hidalgo de Cisneros] con la lisura que me caracteriza, que el navío *Alejandro I* arribó a la bahía de Cádiz estanco y con las averías que se detallan ... “. Asimismo acompaña una Instrucción sobre lo sucedido en la obligada arribada: “Si durante el viaje de regreso hizo un día este navío doce pulgadas de agua, fue a causa de la falta de estopas que se observó en las obras muertas de la proa, debajo del bauprés y que luego de un día de calma se pusieron nuevas y calafatearon, no ha vuelto el buque a hacer más agua que media y, algún día, una pulgada, que es probable y casi seguro, efecto de los baldeos del buque y los derrames de la pipería en que está el agua para la tripulación ...” (176).

Con posterioridad, tras haber sido recorrido y habilitado de nuevo, fue agregado a la escuadra del jefe de este grado Don Francisco Mourelle, que debía escoltar la expedición a Ultramar; operación abortada por el cambio político de 1 de enero de 1820, y una de cuyas inmediatas consecuencias fue la disolución de esta escuadra.



Doce y cinco meses, respectivamente, fueron quedando atrás a partir de la llegada de las primeras y últimas naves de la escuadra de *Alejandro I*. De Madrid sale para Cádiz un escrito solicitando, con fecha 9 de marzo de 1819: “... estado circunstanciado de los navíos ... existentes en todos los puertos ... y:

- Qué composturas necesitan.
- En cuánto tiempo podrán hacerse.
- Y cuánto costará cada una”.

En la respuesta que aquí se transcribe, se mencionan únicamente los barcos procedentes de Rusia, omitiendo el elevado número restante. En cuanto a la información solicitada en el punto segundo, se dió la callada por respuesta. Supongo que para no asustar al ministro. Aunque también me parece lógico que el

---

(175) Ibidem.

(176) SARALEGUI: Opus cit., p. 87.



firmante de las relaciones –dado el estado de los astilleros y su extremada penuria– fuese incapaz, ni de forma aproximada, de aventurar una fecha.

“Relación de buques ... que necesitan carenar, con expresión del importe a que ascenderá su composición, según las propuestas de cada uno (177).

<i>Porte</i>	<i>Departamento en que se halla</i>	<i>Nombre de los barcos</i>	<i>Reales de vellón</i>
70	Cartagena	NAVÍOS <i>Fernando VII (Neptuno)</i>	No tiene presupuesto
74	Cádiz	<i>Velasco (Tres Obispos)</i>	Por sólo el ramo de ingenieros: 127.462
40	Cádiz	FRAGATAS <i>Astrolabio</i>	Sin incluir el ramo de Subinspección: 110.135

Relación de los buques de la Real Armada con relación de sus portes; los que se hallan armados, desarmados y los que necesitan carena:

<i>Departamento</i>	<i>Porte</i>	<i>Nombre</i>	<i>Situación</i>	<i>Ubicación</i>
		NAVÍOS		
Cádiz	74	<i>Alejandro I (Dresden)</i>	Armado	Mar Pacífico
El Ferrol	74	<i>España (Nord-Adler)</i>	Armado	—
Cádiz	74	<i>Fernando Séptimo (Neptun)</i>	Armado	Mediterráneo
Cádiz	74	<i>Numancia (Lubek)</i>	Armado	—
Cádiz	74	<i>Velasco (Tri Sviatitelia)</i>	Armado	—
		FRAGATAS		
Cádiz	40	<i>Astrolabio</i>	Carena	—
Cádiz	40	<i>Ligera (Lëgkii)</i> ➤	Armada	Costa Cantábrica
Cádiz	44	<i>Mercurio (Mercurii)</i>	Armada	—
Cádiz	36	<i>Pronta (Provornii)</i> ➤	Armada	Cruzando el cabo S. Vicente
Cádiz	36	<i>Viva (Pospeschnii)</i> ➤	Armada	En el Pacífico

(177) A. G. de M. Arsenales. Legajo 3.873.

Se puede comprobar que han dado de baja en las listas de la Armada, a la *Reina María Isabel*, apresada en Talcahuano, como vimos, en octubre del año anterior por los marinos chilenos.

Un error es ubicar al *España* y al *Fernando VII* en El Ferrol y Cádiz, respectivamente. De esta equivocación se hablará en un capítulo posterior.



Atrás quedó el 12 de octubre, fecha de arribada de las tres fragatas rusas cedidas, esta vez sí, graciosamente por Alejandro I. Pero ¿qué actividades desarrollan? ¿Por qué mares navegan? La respuesta no produce más que perplejidad: permanecen amarradas a los muelles sin utilidad alguno. El viejo sueño de Fernando VII se va desvaneciendo.

Es verdad que su estado a la llegada a España –por mucho que Hidalgo de Cisneros escribiese “las considero en estado de utilidad para emplearlas.... en los destinos que el Rey nuestro señor tuviese a bien”– no debía ser envidiable, cuando en el *Diario Mercantil* de Cádiz del 11 de diciembre del 1818, se inserta un “Aviso” dando a conocer que, tras una Junta General [de la Cámara de Comercio], esta Corporación local se declara dispuesta a aportar “los seis mil reales de vellón que el mismo comercio ha ofrecido para la indicada habilitación [de las fragatas de guerra *Diana* y *Ligera*] con los que se contaba para dar en convoy de ida y vuelta a la América septentrional”.

Tres meses se fueron desde que la *Viva* alcanzó las aguas españolas, y allí continúa, amarrada a un par de norais, inactiva, esperando las voces de mando para desplegar las velas y lanzarse a la mar, objetivo que constituye su verdadera razón de ser.

El 21 de enero, el Consulado inserta en el *Diario Marítimo de la Vigía* un Aviso al comercio: “en este mes dará convoy para La Coruña la fragata *Viva* y a su regreso traerá el de la costa de Cantabria que se reúna en aquel puerto”.

La misma publicación, el 5 de febrero advierte: “La fragata *Viva* recogerá de Bilbao, Santander, La Coruña y Vigo todos los buques del comercio que quieran venir en conserva para este punto”.

Vencidas tres jornadas, nueva nota: “Ha salido la *Viva* escoltando los buques siguientes... [en total ocho]”. Su regreso se efectuará el 22 de mayo, convoyando 23 naves.

En junio sale para cruzar, al mando de su comandante Antonio del Campo; el regreso no se dilata: el día 1 de julio arría las velas en la “tacita de plata”.

De inmediato queda anclada en la bahía en espera de entrar en los astilleros; necesita reparaciones, cuya fecha inicial se desconoce, pero que no admiten dila-