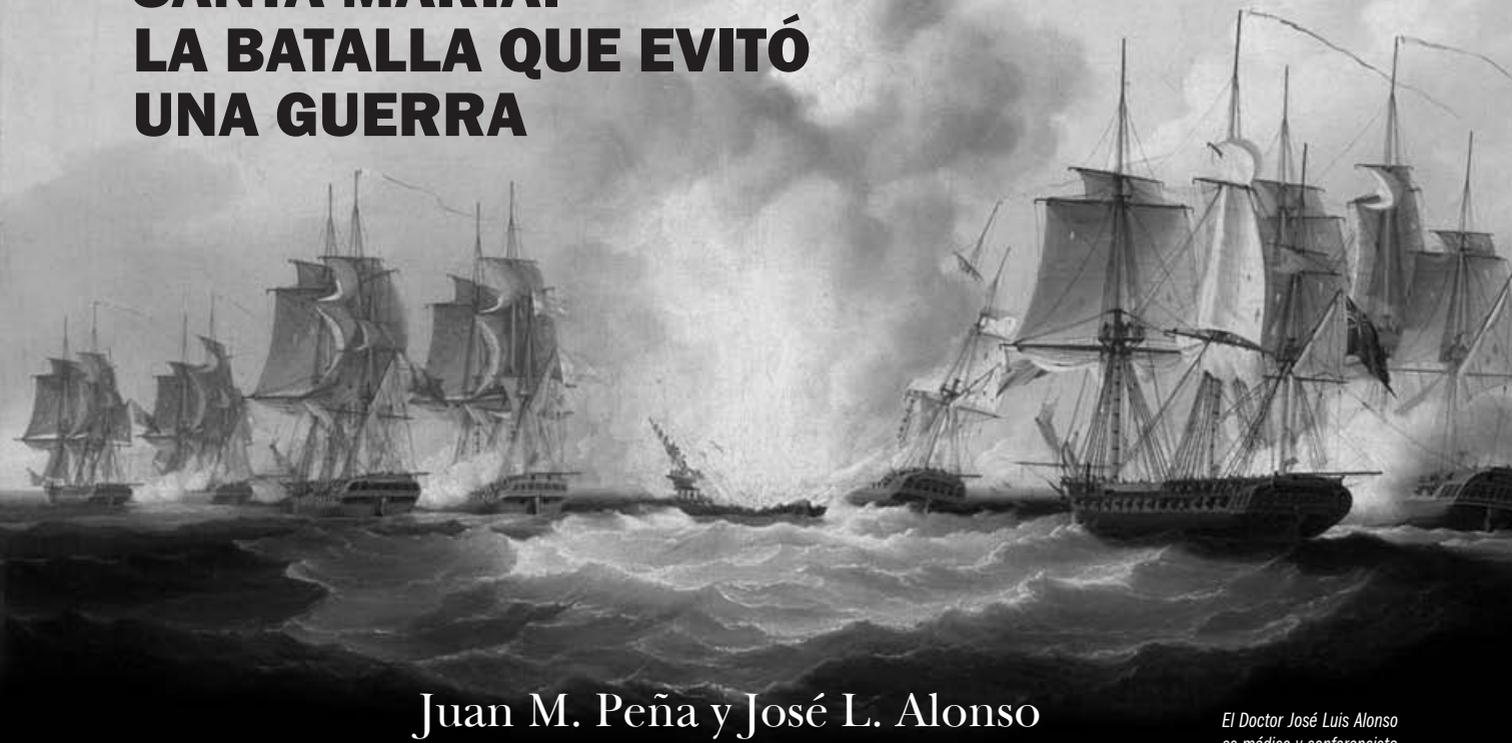


SANTA MARÍA. LA BATALLA QUE EVITÓ UNA GUERRA



Juan M. Peña y José L. Alonso

Los prolongados conflictos entre las naciones europeas tuvieron intensas repercusiones en sus posesiones coloniales en América. Enfrentamientos entre Inglaterra y Francia determinarían los destinos del Canadá y de las colonias británicas en América del Norte. España y Portugal se vieron envueltos en luchas prolongadas en sus colonias vecinas del Río de la Plata.

El estallido de la Revolución Francesa dio comienzo a una nueva fuerza nacida de los progresos sociales y políticos, que haría temblar los tronos europeos y que repercutiría profundamente en el destino de las naciones, pues llevaría a Inglaterra a una prolongada lucha contra la joven República gala primero, y el Imperio napoleónico, después.

El naciente Imperio británico apoyaría con su oro todas las coaliciones europeas formadas en el continente, contra el estado francés, mientras en el mar sus poderosas flotas adquirieron un papel protagónico que persistió por más de un siglo. Comandados sus excelentes barcos por marinos de la talla de Nelson, con tripulaciones avezadas y magníficamente conducidas por brillantes oficiales, se alzaron con la victoria en múltiples batallas.

La España borbónica y la Francia de la Revolución dieron fin a la guerra que los enfrentaba al firmar la paz y una alianza en Basilea en 1795.

Inglaterra, no por última vez, sola y aislada, continuó con la guerra, en el transcurso de la cual ocupó Malta, Menorca y las islas Jónicas, y el fracaso de la conquista de Egipto por las tropas napoleónicas le permitió la ocupación de Egipto y del Senegal.

La antigua alianza entre las coronas de Portugal e Inglaterra, que se remontaba a 1703, permitió a la primera intensificar sus acciones contra su poderoso vecino español a lo largo de sus fronteras coloniales.

El Doctor José Luis Alonso es médico y conferencista. El Doctor Juan Manuel Peña es contador público.

Ambos son Magister en Historia de la Guerra y han escrito artículos de investigación histórica en publicaciones nacionales y del exterior.

Han realizado en coautoría el libro La Guerra Civil y sus Banderas 1936-1939, Editorial Aguilar, Madrid, España, 2004.

Imagen de portada: La flotilla de Bustamante es interceptada por 4 fragatas inglesas mandadas por Moore y la *Amphion* alcanza la santabárbara de la *Mercedes*. *Recreación de Francis Sartorius. Wikipedia.*

Boletín del Centro Naval
Número 837
SEP / DIC 2013



El paulatino sometimiento de la Corona española a los intereses franceses finalmente la llevaría a ceder a Francia el territorio de Louisiana en América del Norte.

Los conflictos entre las Cortes de España y de Portugal llevaron a la primera de estas naciones a declarar el estado de guerra.

La paz de Amiens, en mayo de 1802, puso fin a una guerra de diez años entre Francia e Inglaterra, mientras que España buscó y obtuvo, por medio de los tratados de Basilea, San Idelfonso y Aranjuez, alejarse de los proyectos de Francia sin llegar a enfrentar a su poderoso aliado. Así logró llegar, en 1803, a un convenio con el gobierno del Consulado, conocido como Tratado de Subsidios y Neutralidad, que anulaba la alianza anterior y la obligaba a entregar la suma de 6.000.000 de francos por mes a su antigua aliada, a la vez que se comprometía a prestar, en sus bases navales del Ferrol, la Coruña y Cádiz, refugio y abastecimiento a los barcos franceses.

Junto con estas obligaciones, la Corona española aceptó el compromiso de obligar a Portugal a efectuar un pago de 1.000.000 de francos por mes, en calidad de subsidio al gobierno francés, que por su parte aceptaba, a cambio de todo lo anterior, la neutralidad de la España borbónica.

Como era de esperar, Inglaterra tuvo grandes objeciones al tratado franco-español y el otorgamiento del subsidio fue la menor de ellas.

Como era de esperar, Inglaterra tuvo grandes objeciones al tratado franco-español y el otorgamiento del subsidio fue la menor de ellas. Las facilidades otorgadas a los navíos franceses se constituyeron en el más importante punto de fricción, y las protestas inglesas comenzaron casi de inmediato al aducir que se hallaba en peligro la seguridad de su país y, además, Gran Bretaña ponía en duda la neutralidad de España y resaltaba la ayuda que los dineros que debían pagarse representaban para las armas francesas.

La actitud inglesa contravenía todos los procedimientos diplomáticos al juzgar y condenar las decisiones tomadas entre los dos países, soberanos e independientes, signatarios del Tratado de Subsidios y Neutralidad y con los cuales se hallaba en paz. Este comportamiento lo hallaremos repetido en innumerables ocasiones en la historia inglesa y en la de otras potencias coloniales.

La actitud del gobierno español se limitó a abrir negociaciones frente a la Corona británica a pesar de conocer que los intereses comerciales representados en el gabinete de Londres dirigían las conductas políticas que determinaban la búsqueda de nuevos mercados en las colonias españolas.

El gobierno Tory, que en esos días detentaba el poder en Inglaterra, no dudó en ordenar a sus fuerzas navales el ataque a todo navío español de más de cien toneladas que navegara en aguas internacionales, a pesar de no solo no hallarse declarado un estado de guerra, sino de que el representante británico mantenía conversaciones diplomáticas en Madrid, tendientes a anular el convenio franco-español.

Mientras estas conversaciones proseguían, en Londres el Almirantazgo tuvo conocimiento de la partida hacia España de una escuadra proveniente del Virreinato del Río de la Plata, que transportaba los caudales reales, y dio orden de capturarla.

Los barcos cuyo destino sería fatalmente alterado por la marina inglesa habían salido del Apostadero Naval de Montevideo en el mes de septiembre de 1809 y transportaban las abultadas rentas provenientes de la Capitanía General de Chile, del Virreinato del Perú, a los que se sumaban los del Virreinato del Río de la Plata, y los dineros de acaudalados comerciantes españoles de ambas orillas del Plata que, como era de práctica común, enviaban sus ganancias a la metrópoli española.

La escuadra española se componía de cuatro fragatas: la *Medea*, la *Fama*, la *Mercedes* y la *Clara*, que estaban al mando el Mayor General Tomás de Ugarte, quien no solo era el

responsable de transportar y de custodiar el tesoro real, sino que también debía proteger a los numerosos pasajeros que habían embarcado rumbo a España y que, siguiendo las costumbres de la época, buscaban la protección de las armas españolas en tan largo viaje.

Entre los civiles embarcados, destacaban por su jerarquía el Capitán de Navío don José de Bustamante y Guerra, que había desempeñado el cargo de Gobernador Político y Militar del Real San Felipe y Santiago y Comandante General del Apostadero Naval, quien retornaba a España junto con el Capitán de Navío Diego de Alvear y Ponce de León, que había formado parte de la comisión destinada a demarcar los siempre controvertidos límites territoriales entre las posiciones españolas y las portuguesas, y que regresaba en compañía de su esposa y sus ocho niños, de los cuales el mayor, Carlos María, estaba destinado a ingresar como cadete en el Regimiento de Carabineros Reales.

También era pasajero de la flota otro niño, Tomás de Iriarte, que se aprestaba a ingresar también como cadete en el Real Colegio de Artillería.

Estos dos jóvenes viajeros dejarían, en los tumultuosos años por venir, sus huellas en la historia de ambas orillas del Plata.

Mientras en España continuaban las conversaciones diplomáticas entre los enviados ingleses y el gobierno del Príncipe de la Paz acerca de la controvertida neutralidad ibérica y del abultado subsidio a Francia, la escuadra española navegaba protegida por su bandera y los tratados vigentes.

El viaje transcurrió sin contratiempos y en los encuentros con otros mercantes y con dos bergantines ingleses recibieron confirmación de la persistencia del estado de paz con Inglaterra.

Durante el largo viaje, el jefe a cargo de la escuadra, don Tomás de Ugarte, doblegado por problemas de salud, debió resignar su cargo al oficial de mayor jerarquía presente en los navíos, por lo que el mando temporario recayó en el Capitán de Navío Alvear, quien se transbordó, en compañía de su hijo mayor, a la nave capitana *Medea*, se hizo cargo del mando y dejó al resto de su numerosa familia en la *Mercedes*, donde habían navegado desde su partida.

A la vista de tierra española, el 5 de octubre de 1804, la tripulación de la fragata *Clara* dio aviso de la presencia de cuatro barcos que se aproximaban hacia las naves españolas y que pronto fueron identificados como pertenecientes a la marina de Inglaterra. Estos resultaron ser cuatro fragatas: la *Amphion*, la *Indefatigable*, la *Medusa* y la *Lively*.

Frente a la clara intención de interceptar su derrotero, la escuadra hispánica adoptó la formación en línea y se aprestó a combatir si así lo exigían las circunstancias.

Al irse acortando la distancia y al llegar a tiro de cañón, de una de las fragatas inglesas se desprendió un bote, al mando de un oficial inglés, que no tardó en abordar la nave capitana española.

El enviado británico, en presencia de Alvear, comunicó a este que era portador de órdenes de su gobierno para proceder a detener y llevar a puerto los barcos españoles, a pesar de reconocer, ante la protesta del comandante español, que hasta la fecha no existía estado de guerra entre ambas naciones.

Como no podía ser de otra manera, la intimación fue rechazada por los oficiales españoles, que decidieron combatir.

Aún no había retornado a bordo de su barco el mensajero inglés cuando los navíos de S.M.B., para vergüenza de su marina, abrieron fuego sobre los barcos de una nación con la que se hallaban en paz, en flagrante violación de los tratados existentes y de las leyes internacionales.

A la vista de tierra española, el 5 de octubre de 1804, la tripulación de la fragata *Clara* dio aviso de la presencia de cuatro barcos que se aproximaban hacia las naves españolas y que pronto fueron identificados como pertenecientes a la marina de Inglaterra.

El combate se estableció entre ambos contendientes y, a los pocos minutos de iniciado, la escuadra española sufrió un golpe demoledor. La fragata *Mercedes* resultó alcanzada en su santabárbara, lo cual ocasionó la explosión del barco con la pérdida de las vidas de los pasajeros y la tripulación. El entonces niño Tomás de Iriarte, testigo de estos sucesos, nos ha dejado en sus extensas memorias un relato de lo acontecido:

“La catástrofe de la *Mercedes* fue aún más impresionante por la circunstancia de tener a bordo algunas familias del pasaje, entre ellas la del Mayor General de la Escuadra, Capitán de Navío Diego de Alvear, que, después de haber estado en América cerca de treinta años y casado en Buenos Aires, regresaba a Europa con una fortuna considerable acompañado de su esposa y de sus ocho hijos...”.

“Todos estos familiares perecieron en un solo instante, las señoras ascendían al número de catorce.”

La destrucción del desafortunado navío no menguó la resolución de los españoles, que prosiguieron combatiendo.

Los marinos ingleses, cumpliendo ahora sí con las tradiciones de la marina, acudieron en auxilio de las víctimas y lograron rescatar a unos cuarenta y ocho sobrevivientes.

La *Medea*, enfrentada a fuerzas superiores, se rindió, por lo que la *Fama* y la *Clara* se vieron atacadas por dos adversarios cada una. En desigual combate y bajo un abrumador fuego enemigo, se vio obligada a arriar su bandera la segunda de las nombradas, luego de dos horas de intenso combate y con numerosas bajas entre sus tripulantes.

La *Fama* intentó alejarse seguida por dos navíos adversarios que la atacaban incansablemente y logró llegar a desbarbolar a uno de sus perseguidores, pero finalmente fue obligada a rendirse.

Las tripulaciones fueron tomadas prisioneras y recibidas a bordo de la fragata *Amphion*, en donde se les brindó todo tipo de atenciones en contraste con la agresión sufrida.

Dos hechos se destacan en las mencionadas memorias de Iriarte y que merecen ser recordados: uno es la comprobación del empleo por parte inglesa de las llamadas balas rojas, que eran proyectiles calentados al rojo vivo en hornillos durante la lucha y cuyo uso se hallaba prohibido por leyes de la época, y otro son las declaraciones del comandante del barco inglés donde se hallaban los cautivos, que fueron efectuadas al comandante español al que le expresó que tanto él como sus tripulantes y sus pasajeros no debían considerarse prisioneros de guerra sino simples detenidos dado que: “...el gobierno inglés solo había tomado aquella medida hostil para evitar que los caudales que conducían, luego de desembarcados en España, pasasen a Francia para auxiliar las ambiciones napoleónicas”.

El inglés también lamentó la voladura de la *Mercedes*, pero sin dejar de hacer notar que la resistencia española a aceptar su captura era la responsable del ataque que sus fuerzas habían llevado a cabo.

El cronista no ha dejado registro del tono y de las palabras empleadas por el jefe español ante lo insólito de los argumentos usados para justificar lo injustificable, pero sí dejó constancia de que le enrostró al oficial enemigo su artero proceder.

La escuadra vencedora arribó a al puerto de Plymouth el 19 de octubre, donde los prisioneros fueron sometidos a una estricta cuarentena —no hecha extensiva a sus captores— que les impidió todo tipo de comunicación con tierra. Mientras, se ordenó el inventario de los bienes que habían transportado los barcos españoles, y recayó en el Capitán de Navío Alvear su realización, que arrojó un total de 6.500.000 duros, de los cuales un tercio era de propiedad privada.

El inglés también lamentó la voladura de la *Mercedes*, pero sin dejar de hacer notar que la resistencia española a aceptar su captura era la responsable del ataque que sus fuerzas habían llevado a cabo.

El Almirantazgo inglés declaró a los navíos españoles “buenas presas”, o sea, capturadas legalmente, en el transcurso de un ataque llevado a cabo contra fuerzas enemigas, y durante el juicio llevado a cabo para justificar la subasta y el reparto del botín entre la Corona y los tripulantes, dejó constancia de que no había encontrado argumento alguno que impidiera la venta.

Oficialmente, el gobierno de S.M.B. respaldó la acción de sus marinos, expresando que:

“Estamos autorizados para asegurar que las órdenes dadas por el Gobierno fueron meramente de precaución y que el vigor y la energía que se han empleado no prueban la certeza de la guerra con España, sino que no debe burlarse de nuestro Gobierno”.

La noticia de la Batalla de Santa María sacudió a la opinión pública de Europa así como la prensa de Inglaterra enjuició severamente la conducta del Almirantazgo. Las críticas hallaron eco en la Cámara de los Comunes, donde se acusó al gobierno de haber roto la paz de Amiens, y el líder de la oposición responsabilizó al Primer Ministro inglés de lo que calificó de crimen, diciéndole:

“Hase cometido un gran crimen, hanse violado las leyes de la Nación del modo más atroz. Una potencia amiga ha sido atacada por la fuerza pública en medio de una profunda paz, mientras teníamos un representante del Rey en Madrid, mientras nuestra Corte recibía las mayores protestaciones de amistad por parte del Ministro de España en Londres. Los navíos españoles han sido apresados, y sus fieles vasallos han perecido en su defensa. Sus tesoros saqueados infestan nuestras márgenes y nuestro pabellón, semejante al de los piratas, tremola imperiosamente en medio de los débiles, de los oprimidos, de los desgraciados” (sic).

La prensa inglesa fue también sumamente crítica, y ya el 31 de octubre, se comentaba el hecho con las siguientes palabras:

“Sería cosa ociosa probar que esta conducta es contraria a todo principio y que no tiene ejemplar. Hasta ahora se ha considerado semejante proceder, sin declaración anterior de guerra como un acto de piratería. Puede convenirnos coger un millón de libras esterlinas (pues en esto se regula el valor de las presas); pero lo conseguimos a costa del derecho de gentes...”(sic).

El Gobierno español reservó la noticia de la derrota de sus barcos en el combate de Santa María, y el representante inglés, Sir John Hookham Frere, quedó en una posición desairada al enterarse recién el 3 de noviembre de lo sucedido, con lo cual debió retirarse precipitadamente de Madrid.

El público español recibió la confirmación oficial del ataque inglés y de la derrota española el 5 de noviembre, y se originó un estado de intensa indignación y deseos de venganza. Se pudo leer en la prensa, entre notas similares, lo siguiente: “Vano que alegasen los Ministros ingleses que la presa de las fragatas fue tan solo una precaución contra nosotros....Echar a pique, incendiar, destruir, ¿es por ventura hacer rehenes?”.

El 14 de diciembre de 1804 apareció en la Gazeta de Madrid la Real Orden del día 12 de diciembre comunicada a todos los Consejos, por la que se ordenaba hacer la guerra por todos los medios a Inglaterra y se ordenaba el embargo de todos los bienes de ese origen, tanto en España como en sus colonias de ultramar, y la detención y el arresto de todos los ciudadanos ingleses.

Los Alvear, cuya tragedia les granjeó el afecto del público inglés, permanecieron en Inglaterra hasta el año 1805, cuando llegaron finalmente a España, donde el padre, casado nuevamente e indemnizado por el gobierno inglés rehízo su vida, mientras Carlos daba comienzo a su carrera militar que, años más tarde, lo llevaría a combatir en el suelo de su patria. ■

La noticia de la Batalla de Santa María sacudió a la opinión pública de Europa así como la prensa de Inglaterra enjuició severamente la conducta del Almirantazgo.

BIBLIOGRAFÍA

- Clowes, William. *The Royal Navy, a history*. Nueva York, AMS Press, 1966.
- Iriarte, Tomás de. *Las cuatro fragatas*. Revista de Buenos Aires, Tomo 10, Bs. As., 1866.
- Iriarte, Tomás de. *Memorias, tomo 1. Compañía General Fabril* Editora Bs. As., 1966.
- Gregorio F. *Historia de Alvear, tomo 1*. Bs. As., 1913.
- *Archivo General de la Nación. Montevideo, República Oriental del Uruguay Fondo ex Archivo General Administrativo*.
- Lafuente, Modesto. *Historia general de España*. Montevideo, 1882.
- *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio*, 1805.
- Godoy, Príncipe de la paz. *Memorias*. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1956.