

VIAJE ALREDEDOR  
DEL GLOBO

REALIZADO POR LA  
ESCUADRA AL MANDO DE DON  
IGNACIO MARÍA DE ALAVA

CON ANOTACIONES SOBRE  
LAS OPERACIONES DE DICHA  
ESCUADRA EN LOS MARES DE  
FILIPINAS

1795-1803

ANTONIO LABORDA



*La hoja del monte*

# VIAJE ALREDEDOR DEL GLOBO

REALIZADO POR LA  
ESCUADRA AL MANDO DE  
DON IGNACIO MARÍA DE  
ALAVA

CON ANOTACIONES SOBRE  
LAS OPERACIONES DE DICHA  
ESCUADRA EN LOS MARES DE  
FILIPINAS

1795 -1803

ANTONIO LABORDA



*La hoja del monte*

Editorial: La Hoja del Monte  
C/ Río Duero, 23 28210 Valdemorillo  
[hojadelmonte@wanadoo.es](mailto:hojadelmonte@wanadoo.es)  
[www.lahojadelmonte.es](http://www.lahojadelmonte.es)

## **Hacia la guerra con Inglaterra**

Con la Paz de Basilea, firmada el 22 de julio de 1795, España había puesto fin a la desafortunada guerra que mantenía desde 1793 con la República Francesa y ensayaba una ilusoria política de neutralidad condenada al fracaso tanto por la errática política exterior seguida por la diplomacia española como por la actitud de Inglaterra, que no ocultaba su malestar por la firma de una paz unilateral que rompía con la alianza firmada entre ambas naciones en 1793 y que sospechaba que aquella paz era el primer paso hacia una nueva alianza franco-española que, en efecto, se ratificó con el Pacto de San Ildefonso firmado el 18 de agosto de 1796 <sup>(2)</sup>.

Así pues, en aquel año de 1795, la guerra entre España e Inglaterra era considerada como cosa poco menos que inevitable y, dado que esta nueva guerra iba a ser esencialmente marítima y tendría como escenario principal las posesiones españolas de ultramar, el gobierno español dio las ordenes necesarias para que se reforzasen los destacamentos navales estacionados en aquellos territorios ultramarinos que se sabían más expuestos a un eventual ataque inglés: Cuba, Trinidad y Filipinas.

La guerra se declaró, finalmente, el 5 de octubre de 1796.

## **La armada española en 1795**

Según el Estado General de 1795, la Real Armada contaba con 75 navíos de línea (dos de ellos en cons-

trucción), 51 fragatas y otros buques menores hasta completar un total de 304 unidades distribuidas orgánicamente entre los tres departamentos marítimos —Ferrol, Cádiz y Cartagena— creados a mediados del siglo XVIII.

	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total
Navíos	16	35	25	76
Fragatas	24	15	12	51
Corbetas	7	1	1	9
Bergantines	11	16	11	38
Otros	38	17	75	304

En época de paz, la mayoría de los barcos se encontraban desarmados y su alistamiento dependía de las necesidades de cada momento. Tan solo en caso de guerra se procedía a un armamento general.

Los barcos, por lo general, eran buenos y equiparables a los de las demás potencias navales.

Todos ellos habían sido construidos en los astilleros estatales instalados Cartagena, Cádiz, Ferrol, Guarnizo y La Habana aunque como su año de construcción variaba mucho —algunos llevaban en activo desde mediados de siglo— sus diseños, cualidades marineras y armamento podían llegar a ser muy diferentes.

Entre los navíos predominaban los de 74 cañones —una creación francesa adoptada rápidamente por las demás marinas europeas— pero también los había de 54, 60, 64, 80, 96 y 112 cañones. En el caso de las fragatas, el modelo más común era el de 34 cañones, que comenzaba a quedar anticuado frente a las grandes fragatas de 40 y 44 cañones<sup>(3)</sup>.

La artillería era excelente y procedía, principalmente, de las fábricas de Lierganes y La Cavada. Los calibres más utilizados eran los de 36, 24 y 18 libras para los navíos y los de 12 y 8 libras para las fragatas.

Por lo general, los buques tenían el casco forrado de cobre, lo que aumentaba su velocidad y mejoraba su mantenimiento, pero las arboladuras eran propensas a las averías especialmente si eran manejadas, como solía ser el caso, por marinería no experimentada.

La oficialidad, toda ella procedente de las escuelas de guardias marinas, poseía buena formación náutica y, en su mayoría habían realizado numerosas singladuras a mares lejanos bien en expediciones científicas o en los barcos de Su Majestad que aseguraban las comunicaciones con ultramar.

Le eficacia de esta numerosa fuerza, sin embargo, se veía mermada por una serie de problemas que se arrastraban desde hacía ya bastante tiempo.

Uno de estos problemas, al parecer insoluble, era el de la falta de marinería. El reclutamiento ordinario de la marinería se hacía de acuerdo con las Ordenanzas de la Matrícula y con el enganche de un corto número de voluntarios, pero lo habitual era que en el caso de grandes armamentos hubiese que recurrir a la leva forzosa de los vagabundos, desocupados y, en general, de aquellos infelices considerados "*no útiles a la república*". Como último recurso se echaba mano a la gente procedente de los presidios. Sin embargo, ya desde 1780 se había podido comprobar que estas fuentes de suministro no resultaban suficientes y se había tenido que recurrir al embarque de tropas del ejército de tierra<sup>(4)</sup>.

Más grave que estos expedientes para la obtención de marinería, por lo demás semejantes a las de las demás marinas europeas, era la falta de suboficiales de mar que impusiesen la férrea disciplina necesaria para poder manejar aquellos buques con eficacia.

Otro grave problema, que también venía arrastrándose desde hacía tiempo, era la escasez crónica de fondos que, además de ser causa de repetidos atrasos en las pagas de oficialidad y marinería, repercutía en el mantenimiento de los arsenales e incluso había terminado por afectar a los programas de construcción naval que se encontraba poco menos que paralizada.

Estos y otros problemas de menor entidad, por lo demás bien conocidos por los ingleses desde las operaciones conjuntas realizadas en el Mediterráneo y repetidamente denunciados por Mazarredo y otros mandos navales, fueron la causa de que la Real Armada se enfrentase a la nueva guerra en las peores condiciones posibles tal y como quedó patente en los desdichados combates de San Vicente e isla de Trinidad que se saldaron con la pérdida siete navíos y en los que los ingleses experimentaron, tan solo, algunas averías de escasa entidad.

### **Las órdenes de Álava**

Aunque ya en Abril de 1795 se habían despachado a las fragatas *Santa María de la Cabeza* y *Santa Lucía* con destino a las Filipinas, la nueva situación con Inglaterra aconsejaba reforzar aquellas unidades con el envío de una escuadra tan potente como fuese posible.

El mando de esta escuadra recayó en D. Ignacio María de Alava que ya había hecho un viaje a Filipinas y que había sido ascendido a jefe de escuadra por su actuación como ayudante de Lángara durante el asedio de Tolón.

Por expreso deseo de Alava —que era uno de los pocos que conocía el verdadero destino de la escuadra ya que, oficialmente, su destino era proteger las costas de Chile— el propio Godoy estableció las líneas de su actuación en Filipinas y que, básicamente consistían en tratar en todo momento como amigos a americanos y franceses, en no emprender acciones contra los ingleses hasta que no tuviese notificación oficial de la ruptura de las hostilidades y, lo más importante, que tenía libertad absoluta para hacer y deshacer en todo lo que afectase a la escuadra bajo su mando sin que para ello tuviese que dar cuenta ante el Capitán General de las Filipinas. Finalmente se establecía que, en caso de arribada forzosa, podía considerar amigos los puertos franceses y holandeses.

La escuadra que se estaba alistando en Cádiz estaba formada por tres navíos y dos fragatas que, en su conjunto, adolecían de las virtudes y defectos ya comentados del resto de los buques de la Real Armada.

<i>Europa</i> (74 cañones)	Isidoro Postigo
<i>San Pedro Apóstol</i> (74 cañones)	Angel González
<i>Montañés</i> (74 cañones)	Fernando Valcarcel
<i>Nuestra Señora del Pilar</i> (34 cañones)	Miguel Zapiaín
<i>Fama</i> (34 cañones)	Pedro Vargas



## El viaje desde Cádiz a Manila

Para llegar a Filipinas había dos caminos posibles: El del Cabo de Buena Esperanza, más corto; y el del cabo de Hornos, más largo y peligroso.

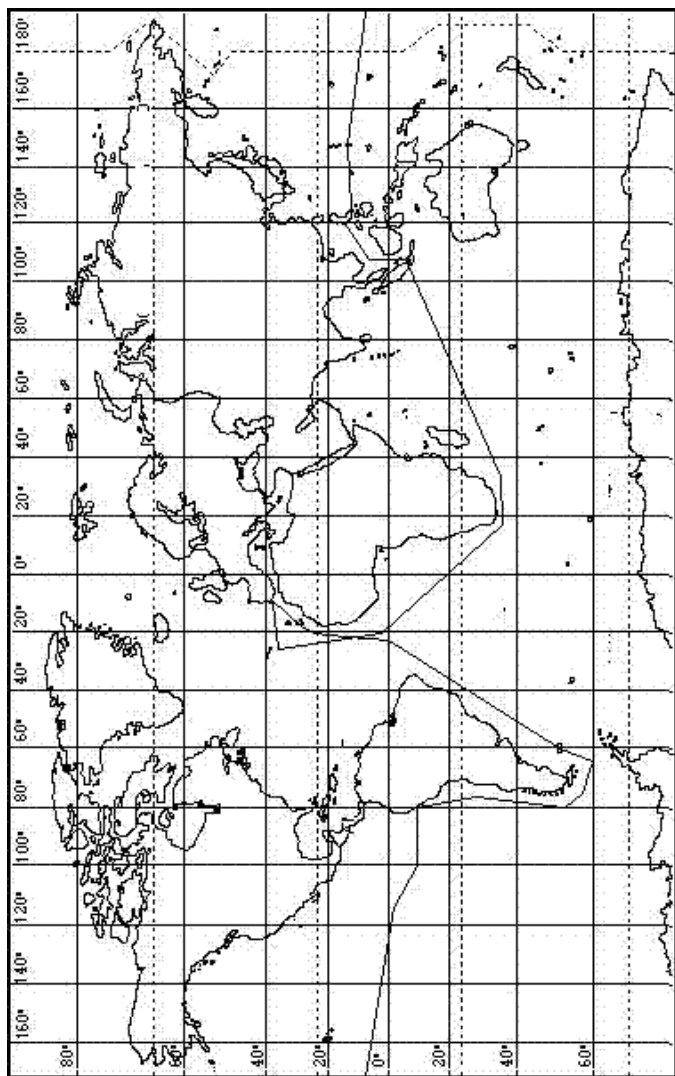
A pesar del riesgo Álava se decidió por este último camino ya que ignoraba si los pasos existentes entre las islas de Java y Sumatra eran practicables para navíos de línea<sup>(6)</sup>.

Para llevar a buen término el viaje, Alava contaba con el auxilio de unas cartas de navegación que eran razonablemente exactas en lo que se refiere al Atlántico y las costas Americanas. No pasaba lo mismo con las de las Filipinas cuya falta de exactitud puso en algunos aprietos a la escuadra en la última etapa de su viaje.

También contaba con el auxilio de un cronómetro que le permitía calcular la longitud con suficiente exactitud y con un barómetro, una novedad para la época, que resultó particularmente útil en las borrascosas aguas del cabo de Hornos y en los mares de Filipinas.

Desde los tiempos de Ansón, nadie había vuelto a intentar cruzar el Cabo de Hornos con una escuadra y el hecho de que Alava lo consiguiese sin perder un solo buque y con mínimas pérdidas humanas habla muy bien de su capacidad de mando y de su pericia náutica.

El viaje se emprendió partiendo de Cádiz el 11 de noviembre de 1795 con dotaciones más reducidas de lo mandado por la ordenanza y con escasez de pertrechos de respeto<sup>(7)</sup>.



El 26 de enero de 1796 llegaron sin grandes incidentes a Las Malvinas donde hicieron una escala para reponer alimentos frescos y preparar a los buques para el paso del cabo de Hornos. Poco antes de la salida se produce la desertión del despensero y un marinero del *Montañés* que huyen después de haber cometido un robo —no se especifica cual— y a los que Alava da por muertos dada la aridez de la tierra en que se han adentrado.

Pocos días después, ya cerca del temido paso, se produce una nueva baja: Un marinero del *Europa* cae al agua mientras se hacen unas reparaciones en la arboladura y desaparece a pesar de los esfuerzos realizados por recatarle.

En el paso del cabo de Hornos, la escuadra sufre la acometida de un huracán sin que, afortunadamente, hubiese graves consecuencias ya que las indicaciones del barómetro les permiten tomar las medidas oportunas, aunque los buques no pueden evitar daños en las arboladuras y su dispersión.

Reunidos los barcos de nuevo, con excepción del *San Pedro Apóstol* que parece haber desaparecido, la escuadra sigue su viaje, ya sin incidentes, fondeando en el puerto de Talcaguano el 4 de marzo de 1796. Dos días después el rezagado *San Pedro* se une a la escuadra.

Desde allí, la escuadra se dirige al puerto de El Callao donde los barcos son sometidos a las oportunas reparaciones, se reaprovisionan e incluso reclutan algunos hombres, permaneciendo en este puerto

hasta el 6 de Octubre ya que se tiene que esperar la estación propicia para seguir su camino

La primera etapa de esta segunda parte del viaje es la isla de Guam, en las Marianas, donde hace más de año y medio que no se tienen noticias de Europa y a donde Alava conduce unos indultos concedidos por el rey.

Desde Guam la escuadra tomó rumbo al estrecho de San Bernardino para entrar en el archipiélago Filipino. Todas las gestiones para tomar prácticos indígenas resultaron inútiles lo que puso a Alava en situación delicada ya que el tiempo empeora y los buques tienen que navegar por aguas desconocidas y muy peligrosas a pesar de lo cual, finalmente, consiguen fondear en la bahía de Manila el 25 de diciembre de 1796.

### **La situación en Filipinas**

Mientras la escuadra de Alava realizaba su prolongado viaje a las Filipinas, el Capitán General de las islas, por su parte, no había perdido el tiempo.

Reunido con sus jefes militares había hecho cuanto le había sido posible para poner la isla de Luzón en el mejor estado de defensa posible.

Las fortificaciones de Manila habían sido reparadas y reforzadas con nuevos baluartes de acuerdo con un nuevo plan que tenía en cuenta los lugares más vulnerables.

Como el nuevo plan de defensa exigía más artillería de la disponible, se volvió a poner en funciona-

miento la antigua fundición de cañones aún existente, a pesar de las reales ordenes dadas en 1794 relativas a su desmantelamiento, y para substituir la pólvora en mal estado se estableció una fábrica de nueva planta.

Se estimaba que la guarnición de Manila se elevaba a unos 7.000 soldados de dudosa eficacia. Para aumentar la guarnición se crearon nuevas unidades formadas con indígenas, en los que Don Rafael tenía mucha fe, bajo mando de oficiales españoles y se solicitó a España el envío de una partida de fusiles en buen estado con los que armarlos.

La defensa por mar era una cuestión más peliaguda.

Se sabía que los ingleses contaban en la zona con al menos cinco navíos de línea, tres fragatas y varios buques menores y como a semejante fuerza tan solo se podían oponer las tres fragatas españolas estacionadas en Cavite se decidió que, en caso de ataque, dichas fragatas se internarían en el río de Manila al amparo de dos baterías flotantes y de dos cadenas que cerrarían el río<sup>(8)</sup>.

Como apoyo a las fuerzas de tierra y para operaciones costeras se había iniciado la construcción de un buen número de lanchas cañoneras para lo que, además del astillero existente en Cavite, se estableció otro junto a las murallas de Manila.

Dada la enorme disparidad de fuerzas navales, la noticia de que una escuadra estaba en camino supuso un alivio para las autoridades de las Filipinas que de inmediato promulgaron una Ordenanza de Matricula

para poder reclutar marinería y maestranza entre los indígenas, acopiaron pertrechos navales y almacenaron todo el trigo disponible en un silo convenientemente construido<sup>(9)</sup>.

## **Las operaciones de Alava en Filipinas**

Ignacio María de Alava encontró que las cosas en Filipinas estaban muy poco a su gusto.

Para empezar, los ingenieros militares habían decidido que Cavite era indefendible y por ello no se habían reforzado sus defensas y se había trasladado parte de su artillería a Manila, de manera que el fondeadero de la escuadra se encontraba desprotegido.

Por otro lado, la escuadra necesitaba cerca de 400 marineros para completar las escasas dotaciones con que había salido de Cádiz y que se reclutan entre los indígenas de acuerdo con la Ordenanza promulgada por D. Rafael, pero estos marineros no fueron del agrado del jefe de escuadra que opinaba que eran poco resistentes.

Finalmente estaba la cuestión de avituallamiento. Había excedente de carne pero no ocurría lo mismo con las legumbres y verduras y, especialmente con el trigo, imprescindible para la fabricación de galleta, que apenas se cultivaba en Filipinas y que tenía que ser traído de China.

Tan molesto como el general de la escuadra se encontraba el propio Capitán General de las Filipinas que consideraba que las instrucciones de que era portador Alava y que, como ya hemos visto, le daban

total libertad de acción, atentaban contra su autoridad y ponían en peligro sus meditados planes para la defensa de las Filipinas.

Por todo ello, cuando el bergantín *Activo* recaló una vez más en Manila para comunicar las noticias del estado de guerra con Inglaterra, existía una relación tirante entre las autoridades de Manila y Alava que, afortunadamente, tan solo se tradujo en un puntilloso cruce de comunicaciones.

La primera salida de la escuadra de Alava no pudo ser más desafortunada. En abril de 1797 salieron de Cavite todas las unidades disponibles —el *Europa* y la *Pilar* estaban en reparaciones— para esperar la llegada del buque Real Carlos procedente de Acapulco. Al mismo tiempo la fragata *Santa María* se destacó a los puertos de América con instrucciones de allegar fondos y pertrechos para la escuadra.

El día 24 toda la escuadra se vio sorprendida por un huracán que hizo naufragar a la *Santa María* en lugar desconocido y estuvo a punto de hundir al resto de los barcos.

Regresados a Cavite en estado deplorable, todas las unidades tuvieron que ser sometidas a largas reparaciones que se prolongarían hasta bien entrado el año 98 y para las que, afortunadamente, se contaba con medios suficientes gracias a los pertrechos llegados Manila a bordo de un buque americano y que habían sido compradas a los ingleses<sup>(10)</sup>.

En abril de 1798, el navío *Montañés* y las fragatas *Sta. María de la Cabeza* y *Sta. Lucía* se encontraban ya en estado de servicio y Alava ordena que salgan a

realizar un corto crucero que serviría tanto para probar las arboladuras y jarcia fabricadas en Filipinas como para adiestrar a la nueva marinería.

En agosto del mismo año, las fragatas *Sta. María de la Cabeza* y *Sta. Lucía* salieron dando escolta al galeón *Rey Carlos* mientras que la *Pilar* salía con el galeón *San Andrés* con orden de separarse del mismo cuando se encontrase en aguas seguras y seguir viaje a América para cumplir la misión que no había podido realizar la desdichada *Santa María*.

Una vez más, la mala suerte se volvió a cebar en los españoles. Apenas separado de la *Pilar*, el *San Andrés* se hundió siendo socorridos los naufragos por las fragatas *Cabeza* y *Lucía* que, providencialmente, se encontraban próximas. Por otro lado, el *San Pedro* tuvo que interrumpir su viaje a causa de una peligrosa vía de agua. En el viaje de regreso a Manila los tres buques son sorprendidos por un huracán del que salen, afortunadamente, con escasas averías aunque uno de los prácticos embarcados enloquece y se arroja al agua.

En enero de 1799 Alava decide probar suerte otra vez y enarbolando su insignia en el *Europa*, sale en crucero junto al *Montañés*, las fragatas *Lucía* y *Fama* y dos fragatas francesas que se habían presentado en Manila en demanda de socorros. En esta ocasión sorprende a una fragata y dos navíos ingleses en las costas de China pero el ataque se frustra por unas averías inoportunas en el *Montañés* y regresan en febrero a Cavite<sup>(11)</sup>.



En abril del mismo año, el navío *Europa* y la fragata *Fama* son enviados a vigilar Macao —lo que producirá una protesta airada del gobierno chino— mientras que el *Montañés* y el *San Pedro* se dirigen a San Bernardino a esperar a la fragata *Pilar* que viene de Méjico con el galeón *Magallanes*, regresando todos a Manila en los meses de mayo y junio.

A partir de entonces, las actividades de la escuadra se reducen casi exclusivamente a la protección de las vías de comunicación con Acapulco ya que los ingleses han terminado con la resistencia en la India y con el ejercito francés encajonado en Egipto, pueden aumentar sus fuerzas navales de forma considerable imposibilitando cualquier acción ofensiva por parte de los españoles que, por el contrario, se concentraron en prepararse para rechazar un posible ataque inglés.

## El viaje de regreso

Finalizada la guerra en 1802 por el tratado de Amiens, Alava recibió la orden de regresar a España con aquellos buques que estuviesen en condiciones de realizar el viaje y que resultaron ser el navío *Montañés* y las fragatas *Santa María de la cabeza*, *Fama* y *Nuestra Sra. Del Pilar*.

El acondicionamiento de estos buques para el nuevo viaje se pudo realizar gracias a los pertrechos conducidos a Manila desde El Ferrol por las urcas *Ferroleña* y *Aurora*, aunque las planchas de cobre necesarias tuvieron que ser obtenidas a través de un barco americano<sup>(12)</sup>.

Finalmente la nueva escuadra se puso en camino el 11 de enero de 1803 tomando la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

En un viaje sin incidentes se cruzaron los estrechos entre Java y Sumatra pasados los cuales la urca *Aurora* recibió libertad de movimientos ya que, con su marcha retrasaba a la escuadra. El 5 de marzo llegan a El Cabo y allí, Alava es testigo de la evacuación de las tropas inglesas y de la devolución de la colonia a los holandeses, pudiendo constatar la evidente prosperidad de la colonia y el buen estado en que se encuentran las unidades navales inglesas en cuyo mantenimiento los ingleses han gastado una gran cantidad de dinero.

Ya en el Atlántico, la escuadra sube al norte pasando por la isla de Santa Elena y, tras algunas calmas, avista Cádiz fondeando en su bahía el 15 de mayo de 1803



## *La Hoja del Monte*

### **Títulos publicados**

#### ***Serie Mayor***

- 1º *De las cosas memorables de España Libri I-III* Lucio Marineo Sículo
- 2º *Parecer sobre la averiguación de las vecindades de la provincia de Segovia. 1533.* Juan de Figueroa y Jerónimo de Solís

#### ***Serie Minor***

- 1º *Viaje alrededor del globo realizado por la Escuadra al mando de don Ignacio María de Alava. 1795 –1803.* Antonio Laborda
- 2º *Viajar en la España del Quijote.* Antonio Laborda
- 3º *Textos de Estadística.* José María Ibáñez
- 4º18 *Diccionario geográfico de España y sus colonias. Provincia de Granada.* D.F. de P. Vidal
- 5º *Pequeña Historia de Valdemorillo.* Antonio Laborda
- 6º *Institutiones Saecularium Litterarum*  
F.M.A. Casiodoro

#### ***Fuera de colección***

- *Flora natural de Valdemorillo. I Plantas leñosas*  
J. Ramón Gómez Fernández y Cristina Losa Araujo
- *Mis patas de gallo.* Almudena Barinaga Díaz
- *El Aposentador cansado y otros escritos sobre Velásquez.*  
José Alcalá
- *La lumbre del corazón. Un elogio de la relectura.* Macu de la Cruz y Manuel López del Cerro

