

Rumbo a Cádiz, en 1805, la Escuadra franco-española, hace escala en la Ría

Por:

José Moreira Pumar

Cualquier tiempo pasado fue peor

Al mando del almirante francés Pierre de Villeneuve venían desde El Ferrol y Coruña la magnífica flota franco-española en su decisión de dirigirse a Vigo y, a tenor de los historiadores, fue la de perder tiempo pretextando urgentes necesidades y falsas averías, Villeneuve temía enfrentarse a la bien adiestrada y poderosa flota de Nelson, y adivinaban sus posibles consecuencias. Necesitaban más tiempo para adiestrar sus tripulaciones. Desobedecían, pues en cierto modo órdenes del propio Napoleón que pretendía acelerar la invasión de la Gran Bretaña.

Pero la idea de arribar a la Ría de Vigo era compartida por su colega español Antonio de Escaño.

De los puertos que configuran la Ría, Vigo era el más importante, pero carecía de todo excepto de agua que fue lo único que realmente pudo reabastecerse la poderosa flota.

De los navíos fueron evacuadas a tierra los enfermos y heridos. Tampoco disponía este puerto de medios para atender a la reparación de este tipo de buques. Es más, ni siquiera podría proporcionar protección suficiente en caso que una escuadra enemiga hiciese acto de presencia en la Ría debido a sus nulas baterías de costa.

La estancia en Vigo se redujo a tres días en los que se preparó un campamento alejado de la población para atender a los enfermos desembarcados, aunque, los médicos pudieron comprobar que no estaban afectados de peste amarilla (conocida también como vómito negro), fueron repartidos entre las casas de particulares bajo la supervisión del comandante de los tercios navales de esa provincia, al capitán de navío José de la Cosa, y cargo de dos capellanes y un facultativo dejados en tierra para tal efecto. Los prisioneros ingleses fueron también desembarcados y puestos en las prisiones de la Laxe.

Desde este puerto, Villeneuve lo primero que hizo fue enviar correos a El Ferrol para que le comunicasen si había noticias y nuevas órdenes del Emperador. El correo regresaría días más tarde con la importante noticia que desde hacía unos días los ingleses ya no bloqueaban el puerto ni se veían buques enemigos por ninguna parte.

Cuando la flota abandonó la Ría, dejó el viejo navío *Atlas*, un buque de 74 cañones "*pesado y de poco andar*" con graves averías tras el combate de Finisterre (22 de julio de aquel mismo año de 1805) contra los ingleses, así como las fragatas *Guerrier*, *Revanche* y *Sirene*.

La disciplina

El orden y obediencia en este periodo era crucial y no digamos en la marina inglesa que calificaríamos de excesivamente férrea e insoportable. Hacia 1797 se habían producido los mayores actos de rebeldía. Sus motivos generalmente siempre tenían su origen en el trato brutal y vejatorio, castigos desproporcionados y el retraso en las pagas.

En la Marina española no se llegaba a extremos de la crueldad inglesa. Se exigía gran respeto a la oficialidad y éstos debían ofrecer cierto trato comprensivo y paternalista, pero tenían que demostrar siempre firmeza a ser obedecidos pues el éxito en el combate estaba siempre en la obediencia y la disciplina. Los delitos más graves eran aquellos que ponían en peligro la seguridad del buque, el acatamiento a las órdenes o la victoria en el combate, se castigaban con la muerte que para la marinería era normalmente por ahorcamiento. El castigo físico o corporal, estaba al orden del día.

Cuando la falta o acto de rebeldía era acompañado de alzamiento con armas las Ordenanzas disponían entonces que debía cortársele la mano que había esgrimido el arma, la derecha. La aplicación de la pena de muerte exigía la presencia de toda la flota, es decir, de las dotaciones de los buques presentes en ese puerto como ejemplo disuasorio.

Motín en un buque español

Recogemos un motín en un buque español con escasas consecuencias acaecido en 1805, el *San Juan Nepomuceno* al mando de Cosme Churruca. El hecho fue con motivo de una maniobra de persecución y caza de una fragata inglesa, algunos soldados de infantería de Marina aprovechando la circunstancia que la demás dotación estaba en sus puestos de combate se dirigieron cautelosos a la cocina y robaron de la olla comida de oficiales superiores. Se hacen las oportunas averiguaciones, pero nada se saca en limpio, los autores del robo no aparecen.

Churruca ordenó entonces de privarles de la ración de vino a cuarenta miembros de la guarnición considerados sospechosos.

Al cabo de pocos días (el vino en la alimentación se consideraba primordial) y como el castigo seguía vigente, varios infantes de marina iniciaron una protesta, llegando a coger las armas. La revuelta pudo sofocarse sin derramamiento de sangre gracias al valor de Churruca. Los culpables fueron colocados en el cepo en espera de un consejo de guerra que de no haber mediado Churruca en su defensa les hubiera costado la vida después de serles cortada, naturalmente, la mano derecha.

La vida a bordo era tan dura y se alargaba tanto en el tiempo que la obsesión de las dotaciones era desertar a la primera oportunidad que se le presentase. Aún en tiempos de paz a los marineros no se les permitía bajar a tierra a excepción de los enfermos y los buques debían permanecer fondeados en medio de las bahías para evitar desertiones. Vemos, pues, que el tedio y el aburrimiento, fuera de las horas de trabajo, los consumía y por añadidura sin recibir la paga, ésta era una de las fórmulas empleadas por La Marina para que no pudiesen huir.

Pese a toda clase de castigos y condenas disuasorias, las desertiones eran inevitables, pese a que la mayoría de los fugados eran capturados y consecuentemente castigados. Eran tantos los sancionados por esta causa que Churruca y Gravina estando la flota en Cádiz, días antes de entrar en el luctuoso combate de Trafalgar, se vieron en la necesidad de levantar la mayor parte de los castigos debido a la escasez de marineros ya que se perderían el necesario entrenamiento.

Las Leyes Penales se leían en voz alta al menos una vez al mes para no alegar ignorancia, aunque fuese analfabeto y sirviesen de advertencia, pero aun así muchos querían huir de aquella disciplina inmisericorde a base de sufrir azotes.

Son numerosos los casos de desertión que recoge la documentación de nuestra localidad que sería imposible enumerarlas todas. En este período aparece nombrado defensor en muchos casos de desertión el abogado cangués -del que hemos hablado en estos mismos medios- don Manuel A. Rodal.

El caso que ahora queremos citar lo recogen los documentos con fecha en 7 enero de 1808 y expuesto por el juez de ordinario de Cangas don Juan Antonio Vilela a las Autoridades de Marina que haciendo patrulla con soldados de tropa por los alrededores de la Villa observó un gran tumulto de personas muy alteradas dirigiéndoles la palabra Nicolás del Castillo. Los que le rodeaban daban grandes voces porque habían visto el estado físico "malherido de gravedad" en que estaba el mozo Juan Iglesias vecino de Aldán que había desertado de los buques de Marina.

Añadía el Juez que la tensión vecinal iba creciendo por momentos al punto que un tal José Giráldez vecino de Cangas "me asaltó oponiéndose a la Justicia que yo representaba en el acto" debiendo ser protegido por la tropa que le acompañaba. Las iras iban en defensa del pobre mozo y en contra las severas ordenanzas de la marina. El juez finaliza diciendo que se vio obligado a meter en la cárcel a los agitadores.

(Publicado en "Venerable Hermandad de la Stma. Virgen de los Dolores y la Soledad de Cangas de Morrazo. Abril de 2009)