

EL ALMIRANTE MAZARREDO, EMBAJADOR DE ESPAÑA ANTE NAPOLEÓN

Dr. José CEPEDA GÓMEZ
Universidad Complutense de Madrid

La monarquía Borbónica, el Directorio y Napoleón entre 1798 y 1802

En los meses siguientes al dramático año de 1797, en que sufrimos las gravísimas derrotas de San Vicente y de Trinidad (1), la guerra hispano-franco-británica pasaba por una etapa de relativo adormecimiento; los barcos españoles estaban en el puerto de Cádiz en tanto que el almirante británico Jervis tenía apostados ocho navíos frente a la bahía gaditana y otros cinco moviéndose a lo largo de la costa entre Gibraltar y el cabo de San Vicente. El jefe inglés estaba con el grueso de las fuerzas a su mando en Lisboa, presto a acudir cuando recibiese aviso de que salía de Cádiz la escuadra de Mazarredo. Esto sucedió en febrero de 1798 y, como ocurrirá en otros momentos de nuestra historia —tanto en Trafalgar en 1805 como en Santiago de Cuba un siglo después—, fue una decisión motivada por razones políticas la que determinó la salida de la flota. Las relaciones entre París y Madrid no atravesaban por buenos momentos, y Godoy, intentando evitar que se deteriorasen más todavía, dio la orden a Mazarredo de que intentase hacer frente a los buques británicos, como pedían los franceses, que acusaban al Príncipe de la Paz de no poner demasiado empeño en que la flota de S. M. C. entrase en acción (2), siendo así que era la armada de Carlos IV lo que interesaba a Francia de nuestra alianza.

La salida se produjo el día 7, de madrugada, y la flota española —a la que seguía como espía la fragata francesa *La Vestal*— contaba con 21 navíos, algunos de tres puentes, siendo su objetivo batir a los 10 buques británicos que estaban frente a Cádiz en esos momentos. Ya sea porque los vientos no fueran favorables, ya fuese porque Mazarredo no quería enfrentarse al almirante inglés que había vencido en esas mismas aguas un año antes —que fue la versión que dio a París el capitán de la fragata espía—, el hecho es que de nuevo estaba anclado en puerto el grueso de la flota de Mazarredo el día 17 de ese febrero. Jervis, rápidamente avisado por correos que llevaban desde el puerto de Lagos a Lisboa las noticias de todo lo relativo a la flota española, salió en menos de diez horas plantándose nuevamente frente a Cádiz y dejando bloqueada otra vez la bahía. Años más tarde, con motivo de su caída en

(1) Momento crucial, ya que comienza a perderse el control de las rutas oceánicas entre España y sus Indias.

(2) Le acusaban, incluso, de promover la aparición de un partido «probritánico» en la Corte.

desgracia, el almirante Mazarredo tuvo que reivindicar su memoria asegurando en su informe que con su retirada táctica evitó una tragedia similar a la del cabo San Vicente en febrero de 1797 (3). Pero en 1798 no convenció a Francia. Y cayó Godoy el 28 de marzo.

Entre 1798 y 1802 apenas se dieron batallas navales de importancia y, aparentemente, las armas españolas no sufrieron graves pérdidas, salvo en lo que se refiere a la ocupación de Menorca por una flota británica que salió de Gibraltar en noviembre de 1798 con unos 6.000 hombres y que apenas tuvo que combatir, porque los defensores hicieron muy poca resistencia (4). Pero sería un espejismo ignorar que España y Francia se veían obligadas a mantenerse a la defensiva frente al eficaz bloqueo ejercido por la flota de S.M. británica.

Por otra parte, como escribiera J.P. Merino Navarro, «es fácil observar en la vida de los arsenales el rápido avance de la parálisis general. Las cortas de madera se van suspendiendo, porque el dinero falta y porque no es posible conducirla hasta los astilleros; la navegación de cabotaje desaparece ante la acción combinada de los corsarios y de las escuadras de bloqueo. Burgos, Soria, Cuenca, Asturias, Pirineos, Segura, etc., ven cómo se retiran poco a poco los leñadores de la Marina. Faltan los repuestos, y Mazarredo recurre a la canibalización de su escuadra, desarmando algunos buques para armar otros. El 28 de junio de 1798 fue botado en El Ferrol el *Argonauta*, de 80 cañones, último navío de línea construido por España; quedaban algunos navíos en grada en El Ferrol y en La Habana, pero nunca fueron terminados (...). La guerra, sin grandes acontecimientos, va poco a poco consumiendo la Armada...» (5).

Puesto que en el continente la situación variaba por completo y el dominio francés era claro, puede resumirse la situación militar europea en pocas líneas: victorias francesas en cuantas batallas se daban en tierra y victorias británicas en los mares. Como escribe un profesor británico, especialista en historia naval, «durante las guerras revolucionarias y napoleónicas, la confrontación entre Gran Bretaña y Francia era similar a la de la ballena y el elefante: ninguna de las dos potencias podía derrotar a la otra mediante el uso directo de las fuerzas militares que les hacían relativamente superiores» (6). Y del mismo modo que el empuje de los ejércitos franceses, mandados por una brillante

(3) MURIEL, Andrés: *Historia de Carlos IV*. Edición y estudio preliminar de Carlos Seco Serrano, volúmenes CXIV y CXV de la Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1959. Sobre estos sucesos vid. p.. 45 del volumen II.

(4) Sobre la conquista británica de Menorca en 1798 vid.: COTRINA FERRER, José: *El Desastre de 1798. Pérdida de la Isla de Menorca*, 2.^a ed., Imprenta Balear, Mahon, 1963; FOREMAN, Laura y PHILLIPS, Ellen Blue: *Napoleon's Lost Fleet. Bonaparte, Nelson and the Battle of the Nile*, Discovery Books, Londres, 2000, y MATA, Micaela: *Conquistas y reconquistas de Menorca*, Imp. Juvenil, Barcelona, 1984.

(5) MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada en el siglo XVIII*, en Tomo II de *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, Alhambra-Asuri, Madrid, 1986, pp.140-141.

(6) HARDING, Richard: «Operaciones anfíbias británicas, 1700-1815», capítulo 2 de GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María (coords.): *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfíbias, 1793-1815*. Marcial Pons, Madrid, 2008, p. 57.

generación de mariscales y generales surgidos de la amalgama de soldados y oficiales de Luis XVI y de los incorporados por la Revolución a partir de 1791, arrollaron a los ejércitos de la «vieja Europa» y se hicieron con el control de casi todo el continente, fueron muchos los éxitos de los almirantes ingleses en esos años cruciales de nuestra historia. Particularmente, entre febrero de 1797 (San Vicente y Trinidad) y agosto/noviembre de 1798, en que destruyeron la flota de Napoleón en Aboukir y ocuparon Menorca, se confirmó la superioridad naval de la Royal Navy. Aunque todavía no sean definitivos.

Pero el estudio de este largo conflicto que conocemos como el de las «guerras de la revolución y el imperio Napoleónicos» nos permite entender en todo su valor la importancia determinante que ha tenido el poder naval a lo largo de la historia. Y es que, aunque sea adelantar los acontecimientos quince años, Wellington resumirá en pocas palabras la victoria final sobre Napoleón con estas palabras: *si alguien desea saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima la que me permite mantener mi Ejército, mientras que el enemigo no puede hacerlo* (7). Doscientos años después podemos seguir debatiendo sobre quiénes fueron mejores tácticos, los generales bonapartistas o sus rivales, o, en fin, preguntarnos si Wellington puede compararse en alguna faceta del arte de la guerra con Napoleón. Pero este debate no podemos llevarlo a la guerra naval en aquellos años. Como se ha dicho muchas veces, la Revolución no dio a Francia un Nelson.

Las tripulaciones de sus barcos, la gran cantidad de dinero empleada por Londres para mantener sus flotas en perfecto estado y la brillantez de hombres como Jervis, Calder, Collingwood o Nelson hicieron que, en esos años finales del siglo XVIII y primeros del XIX, los buques de Mazarredo o de Bruix estuviesen obligados a buscar refugio en Brest, en Cádiz, en Cartagena, en El Ferrol o en Tolón..., pero siempre con la obsesión de evitar a los buques de la British Royal Navy.

De aquí que fuesen los barcos españoles los que estaban siempre en toda negociación o discusión diplomática que surgiese entre París y Madrid. Son innumerables los momentos de tensión suscitados entre el Directorio, el Consulado o Napoleón con Godoy o con Urquijo en los que aparece, de telón de fondo, la escuadra de S. M. C. Carlos IV. Y es que ya está planteándose con toda su crudeza, aunque falten algunos años para llegar a Trafalgar, que Francia puede dominar el continente europeo, pero la Gran Bretaña, como dice su segundo himno nacional, *rules the waves*, domina los mares.

El punto de inflexión determinante se dio en el verano de 1798, tras la pérdida de la flota francesa en las cercanías de Alejandría. Porque «el sueño de una gran escuadra como la que le llevó a Egipto —400 navíos que transportaban 40.000 soldados, y una escolta integrada por 13 navíos de alto bordo y 90 buques de guerra— obsesionó siempre a Napoleón. Y encima la suerte de haber burlado a Nelson y de haberse apoderado de Malta. Realmente fue

(7) Cfra. Lloyd, C.C.: «La Marina», en el vol. IX de la *Historia del Mundo Moderno*, de la Universidad de Cambridge, publicada en España por la Editorial Sopena en 1972, p. 52.

este un desafío que le costó caro. Pues, finalmente, éste encontró la flota en el golfo de Abukir, y la destrozó. A partir de entonces, la necesidad de los barcos de España resultaba imprescindible para sus propósitos» (8).

Conviene recordar una vez más que, pese a lo que puede parecer a toro pasado, los intereses de España en esos difícilísimos momentos necesitaban de la alianza con una de las dos potencias hegemónicas y, puestos a escoger, el realismo político de los gobernantes borbónicos les llevó a preferir el menor de los males: Francia, republicana y regicida o con un primer cónsul o un emperador, antes que la Gran Bretaña monárquica. Y no solo en el escenario colonial-atlántico. También era Madrid más partidario del control de Italia por los franceses que por los ingleses o los austríacos. Al fin y al cabo, desde el primero de los conflictos sucesorios habidos en Europa en ese belicoso siglo XVIII, la guerra de Sucesión de la Corona española (1701-1715), Viena había venido ocupando grandes espacios en la península italiana y disputándoselos a los Borbones de Francia y de España (9). Y, al margen de la pretendida «obsesión maternal» de Isabel de Farnesio encaminada a lograr reinos y ducados para sus hijos, la realidad es que, tras medio milenio de presencia hispánica en Italia, eran muchos los intereses que nos unían a Nápoles, Sicilia, el Milanesado, Parma...

De acuerdo que, además, este último ducado estaba particularmente vinculado a la Corona española. La abuela y la mujer de Carlos IV eran de Parma y transmitían, pues, derechos dinásticos sobre ese territorio del centro-norte de Italia, estratégicamente situado entre Roma y Milán. La hija más querida de los Reyes de España, llamada también María Luisa, estaba casada con el soberano de Parma en esos años finales del XVIII en los que el genio de Napoleón acaba por dominar el damero italiano a costa de los austríacos y contra el deseo de los ingleses. Precisamente Napoleón utilizará en sus negociaciones con Madrid el señuelo italiano para atraerse a Carlos IV: desalojado de la Toscana un hijo del emperador austríaco, ese territorio, ya con la consideración de Reino de Etruria y con mucha más extensión que Parma, pasaría a ser gobernado por la hija y el yerno de la pareja real española. A cambio, claro, de la ayuda de Madrid en sus planes de control del continente y de sus mares adyacentes. Es decir, a cambio de la supeditación de la Real Armada Española a los proyectos napoleónicos.

Pero, repito, ¿eran más altruistas los británicos acaso? ¿No buscaban el control de las colonias españolas en América y en el Pacífico y apartarnos de ellas? ¿Alguna vez se mantienen en pie de igualdad las contrapartidas de ambos firmantes de un acuerdo diplomático-militar si hay una clara superioridad en uno de ellos?

La España de Carlos IV, en ese enfrentamiento anglo-francés, trata de sortear el peligro, poniendo constantemente en juego la habilidad de sus

(8) MORENO ALONSO, Manuel: *Napoleón. La aventura de España*. Sílex, Madrid, 2004, p. 97. Dedicar un capítulo del libro a «Los barcos de España». (Los subrayados son míos.)

(9) En las otras dos guerras de Sucesión, la de Polonia (1733-1738) y la de Austria (1743-1748), el principal escenario bélico para España fue, precisamente, la península italiana.

diplomáticos y almirantes (como es el caso de nuestro Mazarredo), y haciendo valer el esfuerzo de sus habitantes, en otras ocasiones. Así, defendiéndose brillantemente ante el acoso de cerca de cien barcos de transporte y de línea que pretendieron ocupar El Ferrol y sus alrededores en el verano de 1800, o evitando que las fuerzas de invasión pusieran pie a tierra en Cádiz en octubre de ese mismo año, los españoles demostraban que una cosa es dominar el mar e, incluso, tener bloqueados los puertos y otra bien distinta es conseguir penetrar tierra adentro en la Península.

En agosto de 1800 se intentó el desembarco en Doniños (junto a Ferrol) de casi 15.000 ingleses que pretendían apoderarse de los barcos surtos en ese puerto y llevaron a cabo una maniobra de envolvimiento para atacar desde la retaguardia, toda vez que el acceso a la rada es prácticamente inexpugnable por mar (10). El teniente general Francisco Javier Negrete, comandante general interino del Reino de Galicia, el teniente general de la Armada y capitán general interino del departamento marítimo del norte, Francisco Javier de Melgarejo, y el mariscal de campo conde de Donadío, jefe de la guarnición de la plaza, encauzaron el esfuerzo de soldados y paisanos gallegos, que hicieron reembargar en los buques a los ingleses. Ayudó en esta ocasión el hecho de que estaba preparándose la formación del llamado «campo volante» de Ares y había por ello una importante concentración de efectivos en Galicia (11).

El 20 de agosto se preparó un golpe de mano británico sobre dos fragatas que estaban dentro del puerto de Barcelona; según Andrés Muriel (12), ese día se presentó una corbeta napolitana en el puerto catalán y, tras inspeccionar repetidas veces desde lanchas aquellas naves, salió de la rada y entabló una larga conversación con los barcos ingleses que estaban allí apostados. Unos días más tarde, el 4 de septiembre, y ya conocedores de la vigilancia que los barcos españoles tenían —para eso entró en el puerto la nave napolitana—, los marinos ingleses, haciendo uso de un ardid reprobado por el derecho de gentes y con la ayuda de un buque americano, asaltaron con engaños un barco mercante sueco que se disponía a entrar en Barcelona. Desde esa posición y ultrajando la bandera sueca —sigue escribiendo Muriel— los británicos pudieron acercarse a los barcos españoles, que apenas tuvieron tiempo para darse cuenta de que tenían al enemigo a bordo. El resultado fue la captura de las dos naves por los marinos ingleses, que se las llevaron consigo.

Por su parte, el 5 de octubre, una escuadra británica mandada por el almirante William Keith y nutridas fuerzas de desembarco del general Abercromby intentaron un nuevo ataque contra Cádiz, aprovechando la difícil situación en que esta plaza se encontraba, con su población diezmada por la mortífera

(10) ATIENZA PEÑARROCHA, Antonio: «¡Qué vienen los ingleses!», *La Aventura de la Historia*, n.º 22, (2000), pp.32-41.

(11) Sobre el desembarco inglés en Galicia, vid. GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago: *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*. Ed. Embora, Ferrol, 2000, y del mismo autor: «El ataque anfibio a Ferrol, 1800», capítulo 10 de GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María (coords.): *Guerra Naval...*

(12) MURIEL, Andrés: *Historia de Carlos IV...*, pp.192-193 del vol.II.

epidemia de fiebre amarilla que llegó a afectar a cuarenta mil gaditanos y mató a más de siete mil. Esta situación y la firme actitud del gobernador, general don Tomás de Morla, que preparó a la guarnición para su defensa y advirtió a los británicos de su decisión y de las lamentables condiciones sanitarias de la ciudad, persuadieron al enemigo a desistir de sus propósitos (13).

Con lo dicho queda claro que las relaciones entre la metrópoli y las Indias estaban prácticamente rotas y que la propia navegación de cabotaje se hacía difícil por la presencia de buques británicos; es cierto que de vez en cuando podía romper el bloqueo algún navío, pero en líneas generales y a efectos económicos la guerra hispano-británica de 1796-1802 fue dramática.

La necesidad de productos que sentían los criollos no era cubierta por España porque lo impedían los barcos de la flota inglesa; los comerciantes británicos tenían esos productos que demandaba el mercado americano y, evidentemente, allí los vendían. De los tratos comerciales se pasó al contacto político, y por ello no es extraño que muchos de los próceres de la emancipación de Hispanoamérica, vinculados a los grandes círculos y familias de comerciantes indianos, tuviesen relación con Gran Bretaña durante los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX. Por otra parte, la mayoría de los integrantes de las milicias locales que tenían que hacer frente a los ataques enemigos en las Indias españolas eran «americanos» y comienzan a sentirse autosuficientes en todos los órdenes, incluido el militar... De aquí que el germen de la pérdida de las colonias americanas esté en estos años del reinado de Carlos IV, aunque él dejase el trono en 1808 sin mengua apenas de territorios.

La contienda empezaba a cansar a todos los participantes, porque desde 1792 no había habido paz en Europa; se estaba pensando ya en arreglar los problemas en una mesa de negociaciones, máxime cuando Londres acabó por convencerse de que la estrella ascendente de Francia, Napoleón, dominaba el continente con sus tropas y cuando el gran corso comprobó que, con flota española incluida, sus almirantes no eran capaces de dominar los mares que, desde Malta hasta el mar del Norte, eran un lago británico. Incluso el abandono de los planes coloniales de Napoleón —venta de Luisiana a los Estados Unidos tras recibirla de España— significa el reconocimiento de su incapacidad de tener un imperio ultramarino al no contar con recursos marítimos para defenderlo. Por ese cansancio general europeo se llegó al Tratado de Amiens de 27 de marzo de 1802. En él Inglaterra nos devolvía Menorca, pero no Trinidad y nosotros garantizábamos, junto con los demás firmantes del Tratado, la integridad de Portugal, excepto Olivenza, que pasaba a España, que la había ocupado en la guerra de las Naranjas de 1801 (14).

(13) PRIEGO LÓPEZ, J.: *Guerra de la Independencia, 1808-1814*. Vol. I. *Antecedentes y preliminares*. Librería Editorial San Martín, Madrid, pp. 177. Sobre Morla, HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, M.^a D.: *Ciencia y milicia en el siglo XVIII: Tomás de Morla, artillero ilustrado*. Patronato del Alcázar, Segovia, 1992.

(14) La *Guerra de las naranjas* se desarrolló en los primeros meses del año 1801; si está comprendida por ello «dentro» de la guerra entre España y Gran Bretaña no lo es simplemente

Cuando Napoleón compruebe que la derrota de Inglaterra pasa por la destrucción de su flota o por el derrumbamiento del comercio británico, tendrá que plantearse su estrategia en dos coordenadas: vencer a los almirantes ingleses o ahogar a los grupos económico-comerciales de la city de Londres, impidiendo que los mercantes británicos puedan desembarcar sus productos en los puertos europeos. Intentará los dos caminos, y para ello habrá de contar con España y con sus barcos. No es otra la razón de la política seguida por Napoleón con respecto a España, a la que no tenía, como sabemos, ningún aprecio. Necesitaba la flota española y la «geografía» española. A cambio, hacía vagas promesas sobre reinos en Italia (15).

También es necesario tener siempre presente al analizar la política exterior francesa una realidad geográfica determinante: las dos fachadas marítimas de Francia están separadas por la península ibérica, por lo que París necesita el libre tránsito del Mediterráneo al Atlántico por el estrecho de Gibraltar.

Por supuesto que Napoleón trató de crear una Escuadra. Y trabajó en ello. Pero no pudo conseguir, ni remotamente, acercarse al número de navíos de todo tipo que podía poner Gran Bretaña en el mar. Precisamente por eso Bonaparte necesitaba imperiosamente la Real Armada Española, como también deseaba contar con la de sus aliados o satélites. Como ejemplo de su obsesión, recordemos que años más tarde, en 1807 y 1808, pensaba que podía disponer de una imponente fuerza naval porque creía que además de los 77 navíos franceses dispersos en diversos puertos, 10 navíos del rey de Holanda y uno de Dinamarca, contaba con *doce que el emperador de Rusia tiene en el Báltico, otros once rusos que están en Lisboa y en Tolón, y veinte españoles, o sea cincuenta y cuatro navíos extranjeros. Esto formará una masa de ciento treinta y un navíos, y si se exceptúan los doce que están en el Báltico, ciento diecinueve navíos estarán bajo mi dirección inmediata* (16).

por razones de cronología. En realidad, las causas de la guerra entre España, Francia y Portugal en estas fechas no son distintas que las que motivaron los numerosos conflictos hispanoportugueses a todo lo largo del siglo XVIII que acababa de concluir: la amistad secular de Portugal con Gran Bretaña. Como se sabe, desde hace setecientos años largos —es la alianza más antigua de la Historia de Europa— entre los pueblos lusitano y británico ha existido una cordial relación. Incluso en el orden económico Inglaterra ha sido un insustituible mercado para los productos de exportación portugueses: hasta tal punto esto es así que en los tiempos modernos el cliente y el proveedor más importante de Portugal era Inglaterra. Más aún, Londres protegía, militar y diplomáticamente, los intereses lusitanos, que eran también los suyos propios. En este marco, el enfrentamiento de Gran Bretaña con Francia —y sus respectivos aliados o satélites, Portugal y España— tenía que provocar inevitablemente un conflicto peninsular.

(15) Por ejemplo, en el segundo Tratado de San Ildefonso, de octubre de 1800, Napoleón «ofrecía» aumentar los territorios del Infante duque de Parma a cambio de Luisiana y seis navíos.

(16) ALONSO, José Ramón: *Historia Política del Ejército español*. Ed. Nacional, Madrid, 1974, pp. 120 y ss. En los meses inmediatamente posteriores a los sucesos de 1808 en Bayona, no dejó de dar órdenes para que las naves españolas se dirigieran a Tolón, a Buenos Aires, a Cartagena. Incluso Ceuta fue objeto de uno de sus quiméricos proyectos navales. Hasta después de conocer los sucesos de Bailén, «no comprendió Bonaparte que sus planes estaban equivocados, y que no podría disponer de España como había hecho con Italia y Alemania», p. 137. Se basa en la *Correspondencia* de Napoleón, vol. XVII de la edición publicada en París en 1864.

La tensión entre Madrid y París era constante en esos años, fuesen quienes fueran los directores de la política de la Corte española y del gobierno de Francia. En el trienio que nos ocupa, 1799-1801, debemos hablar de Godoy y Urquijo, por parte española, y de Napoleón, por parte francesa. Y es esencial tener presente que, en gran parte, fueron las presiones de Bonaparte sobre Carlos IV las que provocaron alguno de los cambios políticos en la España del momento.

Y con la flota española en el fondo, porque, como recuerda Emilio La Parra, «Bonaparte tenía otras razones, de carácter personal. Antes de Brumario se había negado Urquijo a permitir la traducción al castellano de sendas publicaciones sobre las campañas de Italia y Egipto y en los primeros meses del Consulado había hecho una confidencia inconveniente a Alquier sobre la escasa consistencia de la autoridad del primer cónsul y su rivalidad con su hermano Luciano, opinión pronto conocida por los representantes diplomáticos en Madrid, como informó el embajador danés, Schubart. Los resquemores personales y la relación de Urquijo con el jacobinismo influyeron más en Bonaparte que otros asuntos conflictivos en la relación con España, los cuales no faltaron en los primeros meses del Consulado, sobre todo los ocasionados por la negativa española a satisfacer la reiterada petición de ayuda naval. Aunque Urquijo intentó lavar su imagen ante el primer cónsul comprometiendo en ello al almirante Mazarredo, no logró evitar que llegado el momento Francia tratara con Godoy los asuntos básicos de la política exterior. Tal elección equivalía a la destitución del ministro.

Bonaparte supuso, con acierto, que Godoy seguiría mucho más dócilmente que Urquijo sus exigencias, pues tendría más presentes que el vizcaíno los intereses de la familia real española en Italia y se avendría, para cumplirlos, a seguir los proyectos franceses en Portugal. También los reyes consideraron a Godoy la persona más adecuada para dirigir la monarquía en el nuevo tiempo inaugurado en Europa por Bonaparte. De nuevo confluyeron el apoyo francés y el de los monarcas para devolver a Godoy al poder» (17).

La escuadra en Brest (agosto de 1799-abril 1802) (18)

En mayo de 1799, fracasada la proyectada operación de reconquista de Menorca por la tormenta que destrozó parte de la flota en el golfo de Vera,

(17) La Parra LÓPEZ, Emilio: *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Tusquets, Barcelona, 2002, p. 232.

(18) Sobre este dramático episodio de nuestra Armada sigue siendo insustituible el libro de CARLÁN, J.M.: *Navíos en secuestro. La escuadra española del Océano en Brest (1799-1802)*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1951. Asimismo, las páginas dedicadas a esta etapa de la biografía del marino bilbaíno por el almirante BARBUDO DUARTE, Enrique: *D. José de Mazarredo. Teniente general de la Real Armada*. Madrid, 1945. (Por cierto, acaba de ser editada una edición facsimilar por Fragata Libros Náuticos, S.L., en 2008). Ambas obras recogen una abundante documentación recogida en Apéndices).

Mazarredo entra en Cartagena. El 22 de junio es el almirante Bruix con su escuadra de 24 navíos y 6 fragatas quien llega a esa base naval del sudeste español.

Ambos almirantes conferencian y, como sucederá tantas otras veces, no se ponen de acuerdo en casi nada de lo que debían hacer con la escuadra combinada. Lo único que aceptan es que ya no era posible la operación encaminada a recuperar Menorca, desbloquear Malta ni auxiliar a las tropas francesas en Egipto (que perderán sus barcos en la batalla naval de Aboukir el 2 de agosto) porque los ingleses, ya avisados de la presencia de la flota hispanofrancesa en el Mediterráneo, disponen de 61 navíos frente a los 40 de la flota combinada.

Mazarredo proponía —como hará en futuras reuniones con altos mandos franceses, incluido el propio Napoleón— que las dos escuadras aliadas tuviesen en Cádiz su base y como posición central, pudiendo acudir al Mediterráneo como al Atlántico, según conviniera. Por su parte, el almirante Bruix proponía que la flota combinada se dirigiese a Brest y a Rochefort, en la costa bretona.

Finalmente, el 28 de junio de 1799 el gobierno de Urquijo, para congraciarse con el Directorio francés, ordena a Mazarredo que se encamine a Brest. El 29 de junio una importante fuerza naval de 43 navíos (18 españoles y 25 franceses) sale de Cartagena hacia el Atlántico. El 21 de julio abandona Cádiz (donde habían permanecido unos días) y pone proa hacia las costas de Francia, en la que sería la última navegación del almirante Mazarredo.

Ni siquiera se avino el almirante francés a la recomendación de Mazarredo de buscar y atacar a una agrupación británica, inferior en número a la combinada, que había sido avistada en el Estrecho. Era evidente que las instrucciones del Directorio a Bruix eran llevar ambas escuadras a puertos franceses para asegurar la alianza de Madrid, y poder disponer de nuestros barcos según sus intereses (19).

El envío de la escuadra de 15 navíos mandada por el almirante Mazarredo al puerto de Brest, al que llega en agosto de 1799, debe situarse en este contexto diplomático de recelos y necesidad de ayudarse mutuamente ante el común enemigo británico. El pretexto esgrimido por París es el de preparar unas hipotéticas acciones combinadas tanto en el Mediterráneo como, sobre todo, en el Atlántico y en las costas americanas. Pero, como acabarán sospechando pronto nuestros marinos en esa base naval de la Bretaña, lo que quieren el Directorio, primero, y Napoleón, después, es tener unos rehenes que le garanticen la fidelidad de la alianza española.

Durante dos años y medio, los navíos españoles permanecerán en Brest, en medio de dificultades y penurias, gastando un inmenso dineral, y sin poder romper el eficaz bloqueo ejercido por la Royal Navy. Y Mazarredo recibirá la orden de acudir a París —distante a casi 600 kilómetros— para negociar con las autoridades francesas. Allí le retendrán más de dieciocho meses, que

(19) Cabe recordar que eran España y la República Bátava (en los Países Bajos actuales), las únicas aliadas de Francia, enfrentada entonces a la Segunda Coalición que reunía a Gran Bretaña, Austria, Rusia, Turquía, Portugal, Nápoles y el Papa.

empleará en inútiles entrevistas con Napoleón y sus colaboradores, pidiendo una y otra vez que se ponga en marcha un plan conjunto que sea bueno para ambas partes, y no simplemente para Francia. (En otro plano, alejado de su principal cometido como almirante y embajador, pero muy en consonancia con la enorme curiosidad y preparación de nuestro Mazarredo, el bilbaíno se preocupará de que llegue a España un nuevo lenguaje de signos para sordomudos que él ha visto en París) (20).

Los 15 navíos españoles llegaron a Brest el 9 de agosto de 1799. Y allí permanecieron *en secuestro* muchos meses, sufriendo penalidades y costando, como decíamos arriba, una desorbitada cantidad de dinero a las maltrechas —e hipotecadas— arcas de la Hacienda española.

Fue un error estratégico la presencia en ese puerto de la flota aliada porque los ingleses la bloquearon enseguida. Aparte de su experiencia en este difícil tipo de operación naval, los británicos tenían sus bases muy próximas. Es decir, si ya venían mostrando su capacidad para dificultar la salida de los barcos españoles o franceses de Cádiz, lo tenían ahora mucho más fácil.

Brest era, si, un magnífico puerto, pero su hinterland era, todavía, una belicosa región contrarrevolucionaria y realista, por lo que las comunicaciones con París (que está a 600 kilómetros) eran muy vulnerables y con frecuencia eran cortadas por los enemigos de la Revolución. Había, por ello, que vigilar también los posibles ataques desde el interior y no solo los movimientos de la flota de bloqueo. Brest era, en cierto modo, una ciudad sitiada por mar y por tierra. Por otra parte, «las condiciones para salir del puerto de Brest estaban estrechamente ligadas a los factores geográficos y, más aún, meteorológicos. Incluso sin oposición por parte del enemigo, la estrecha boca que lleva a alta mar y cuyo eje —orientado al suroeste— coincide con el de los vientos dominantes, impide toda salida durante la mayor parte del tiempo» (21).

(20) Estaba en línea con su preocupación por la educación, en general, durante toda su vida. Y de la misma manera que había puesto un gran empeño en que su hija fuese adecuadamente instruída, buscando los mejores preceptores, también «se interesó por los aspectos educativos del Seminario de Bergara, cantera de muchos de los oficiales de Marina de finales del siglo XVIII y principios del XIX». MARTÍN-VALDEPEÑAS YAGÜE, Elisa: «José de Mazarredo. Un ilustrado en el reinado de José I», en p. 428 de las Comunicaciones de ASTIGARRAGA, J., LÓPEZ-CORDÓN, M.^a V., y URKÍA, J. M. (eds.): *Ilustración, Ilustraciones*. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País-Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, San Sebastián, 2009.

(21) MONAQUE, Rémi: «Bloqueos de las costas francesas durante las guerras de la Revolución y del Imperio», en GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María (coords.): *Guerra Naval...*, p. 63. Continúa el Contralmirante francés Monaque su descripción de Brest en tiempos de la marina de vela afirmando que «una vez franqueado este obstáculo, hay tres vías para llegar a alta mar: al norte el canal de Four, al oeste el canal del Iroise y al sur el canal de Sein. La primera vía, cuya navegación resulta especialmente difícil para los navíos de gran tamaño, ofrece además el grave inconveniente de que desemboca en La Mancha y, por tanto, acercaba las fuerzas francesas a los puertos enemigos. La segunda, muy abierta hacia alta mar, estaba estrechamente vigilada por las fuerzas inglesas. La tercera, la menos vigilada y que da acceso al golfo de Gascuña, fue la última en permanecer abierta».

En fin, la vida de los 12.360 españoles arrinconados en Brest durante esos dos años largos fue muy dura. Enfermedades (22), sobrecarga de trabajo, clima húmedo y frío, mala alimentación, escaso vestido. No se salvaban de tal dureza ni los capellanes... Ello a pesar de las elevadísimas sumas de dinero que España debía pagar. Y que hacían aumentar entre los súbditos de Carlos IV un malestar que iba in crescendo en esos meses. Las tensiones no solo se mostraban en la Corte —donde había un «partido probritánico» que preconizaba la ruptura con Francia— sino que alcanzaban a muchos españoles, descontentos por las penurias provocadas por las malas cosechas a las que venían a añadirse las debidas a la guerra. No fueron, en absoluto, buenos años los que pasó España en esos momentos finales del antiguo régimen. Hasta graves crisis de subsistencias y epidemias sacudieron los dos lustros finales del reinado de Carlos IV. La guerra distorsionaba el comercio, como vimos, y muchos españoles se mostraban airados con las decisiones de los políticos.

Aparte de hacer frente a las necesidades de sus hombres y sus barcos, Mazarredo debía preparar un plan de operaciones. Y aquí es donde surge nuevamente la controversia con las autoridades francesas —Directorio, primero, y Napoleón, desde el 18 brumario (9 de noviembre de 1799)—, en cuanto se refiere al empleo de la flota combinada. París quería socorrer Malta y Egipto. E invadir Inglaterra. Aunque no contásemos con el dominio del mar. Mazarredo se oponía a lo que consideraba una irrealizable tarea. Máxime si se tiene en cuenta que, como le dijo en varias ocasiones a Bonaparte (que no sabía de la guerra en el mar pese a su maestría como general), en una sola acción desafortunada se podía perder toda una escuadra, difícilísima y costosísima de reponer en años.

En cualquier caso, y en el marco global que describíamos arriba, el gobierno de Carlos IV (con Urquijo como secretario de Estado y auténtico hombre fuerte del momento) ordenó a Mazarredo que se dirigiese a la capital francesa para preparar el plan de operaciones de la escuadra combinada hispanofrancesa. Urquijo permaneció en el poder hasta diciembre de 1800 y su principal baza fue, precisamente, su paisano Mazarredo. Por cierto, poco después de la caída de Urquijo (que significó el retorno de Godoy al poder), le siguió Mazarredo en el camino hacia el ostracismo. Y en ambos casos por la presión de Napoleón. Lo curioso es que ambos españoles estaban muy cerca ideológicamente de las ideas francesas. Urquijo, incluso, era claramente un hombre ganado por ideas jacobinas. No es raro que los dos acabasen formando parte del gobierno de José I Bonaparte en 1808 (23).

(22) En febrero de 1801 había 847 españoles en el Hospital de Brest.

(23) Y suscitaron el odio de los antibonapartistas durante la guerra de la Independencia. Una curiosa muestra de este sentimiento, contenida en una de las numerosas «propuestas» anónimas dirigidas a las autoridades patriotas: *Visiblemente protege Dios la causa de España: esta quizá ya estaría libre de enemigos si no fuera por varios indignos españoles que no solo auxilian a aquellos sino que los contienen y aconsejan. Tales son Ofarril, Negrete y otros. Para conseguir acabar de intimidar a Bonaparte, su hermano el Intruso, y demás sus auxiliares convendría se publicase una Real Orden o manifiesto ofreciendo cincuenta mil duros al que matase a dichos Napoleón y Botella, y veinte y cinco mil el que matase a Negrete, Ofarril,*

Antes de salir de Brest hacia París, Mazarredo dejó encargado del mando interino a Gravina (aunque siguió ondeando su insignia como muestra inequívoca de que seguía siendo el comandante en jefe de la flota española en ese puerto bretón) y partió hacia la ciudad del Sena el 24 de agosto de 1799. Se iniciaba una larga e improductiva estancia de año y medio de Mazarredo en la ciudad del Sena. Escribía numerosas cartas a Brest y a Madrid, muchas de las cuales eran, por cierto, interceptadas y abiertas por los franceses, realistas o republicanos. Permaneció en París hasta marzo de 1801, en que retornó a España por carretera.

Los empeños diplomáticos de Mazarredo y las difíciles relaciones con el primer cónsul

En esos dieciocho meses Mazarredo se entrevista varias veces con Napoleón y muchas más con miembros del gobierno, fundamentalmente con los ministros de Marina y de Asuntos Exteriores, y con el hermano de Bonaparte, Luciano. En todas ellas casi se repiten los mismos argumentos. Napoleón se queja de lo que considera poca ayuda militar española (aparte de creer que Carlos IV y Urquijo no habían visto con buenos ojos su acceso al poder tras el 18 Brumario) y argumenta que de haberse dado oportunamente tal ayuda, se hubiese podido socorrer a la bloqueada Malta y a sus tropas varadas en Egipto. Sus planes son, fundamentalmente, liberar esta estratégica isla, clave para dominar el Mediterráneo y que serviría de plataforma para repatriar a los restos del ejército del Nilo. El otro objetivo del que hablaba Napoleón era el desembarco en las islas británicas, bien en Irlanda, bien en Inglaterra.

A ello replicaba Mazarredo con una idea básica: antes que emplear las fuerzas conjuntas en la campaña de Malta y Egipto era imprescindible reconquistar Menorca. Por otra parte, el almirante español pensaba que Napoleón no conocía el arte de la guerra en el mar y lo expresaba con diplomáticas palabras, como veremos. Y, en cualquier caso, lo que quedaba claro en ambos litigantes era que, mientras Napoleón buscaba poder disponer de los buques españoles a su único beneficio, Mazarredo trataba de evitarlo, proponiendo objetivos que interesaban a la monarquía católica (aunque también fuesen beneficiosos para Francia). De ahí su constante referencia a la reconquista de Menorca. Y a la necesidad de trasladar los navíos de Brest a la base de Cádiz, que, argumentaba, era el punto central idóneo para poder atender a ambos escenarios, atlántico y mediterráneo. Sabía del poder naval británico. Y de la capacidad de sus almirantes para mantener largos bloqueos. Pero también sabía que cuanto más lejos estuviesen las bases inglesas de sus flotas de bloqueo, la Royal Navy tendría más dificultades para mantenerse patrullando frente a los puertos de Francia o España. Y, naturalmente, de Brest o Rochefort al sur de Inglaterra hay muchos menos días de navegación que a Cádiz.

Mazarredo y otros de esta iniqua especie, e igual cantidad al que mate a qualquiera de los demás hermanos sus mugeres e hijos, y lo mismo a las mugeres e hijos de todos los que vilmente auxilian al soez y vituperable Napoleón... (A.H.N., Estado, 52, A).

Como muestra de tales discusiones entre el primer cónsul y el almirante-embajador podemos recoger las de los días 8 y 10 de marzo de 1800 (24). En esta última hay, además, un resumen de los *Principios* de Mazarredo.

Entrevista de Mazarredo con Napoleón el 8 de marzo de 1800. (según el informe que envió a Madrid)

«Habló mucho, con variedad y poco tino, anunciando que aprestaría, si podía ser, hasta 20 *navíos*; que saldrían con los míos; que recogeríamos la del Ferrol; que delante del Estrecho la completarían hasta 24 *navíos* para seguir a Malta; que con los demás entraría en Cádiz, y, componiendo 20 o poco menos, llevaría seguidamente la expedición para Menorca y la desembarcaría en dos o tres días, esto es, tropas, pertrechos y tres meses de subsistencias, y seguiría yo con la escuadra a un punto de reunión con la que había ido a Malta, ya fuese en Callary, ya en las bocas de Bonifaccio, ya en el cabo Corso, para volvernos juntos al Oeste. A mis contestaciones de la imposibilidad de la maniobra a Menorca, no haciéndola de primera mano, y sin entender la dificultad que yo le explicaba de interposición de fuerzas enemigas con superioridad a las nuestras, divididas, y aun probablemente a ellas unidas, salió hasta con la especie de que si el Rey le daba 6.000 hombres para custodia de la Vandé, él haría con tropas francesas la expedición a Menorca; no omitió preguntarme si quería que hiciésemos la de Irlanda, después de tomar ciertas reseñas del estado que tuviesen allí las cosas. Aparece la inconsecuencia de esta indicación, pues si para encargarse de hacer la expedición a Menorca necesitaba seis mil hombres nuestros que custodiasen la Vandé, mal puede fijarse en la posibilidad de enviar un ejército de 25.000 a 30.000 hombres a Irlanda, que habrían de ir en los 45 navíos y 30 fragatas. Es de advertir que no hay 45 navíos, pues tenía sentado, antes, vería si podía aprontar hasta 20 franceses; ni hay tales 30 fragatas. Le expliqué lo que es tan obvio sobre estos casos particulares y que los navíos y escuadras no lo son cuando se cargan de transportes. Le dije finalmente que podía contar con que mi voluntad no reconocía otra superior para el servicio; pero no cabía que yo anunciase lo que no era practicable en la mar: que no lo era la expedición a Menorca, como pensaba, y no había otro medio de hacerla que el por mí propuesto, anticipándola al socorro de Malta; y tanto más cuanto que me decía hallarse con indicios de estar ya completamente socorrida con la llegada del navío «Generoso»; que todo lo que se podía hacer era darle cinco navíos que fuesen desde el Estrecho con los suyos, y quedarme yo con los demás para lo que conviniese y el Rey mi Señor gustase disponer; y si resolvía la expedición a Menorca trataría de conducirla...

...En estas disputas mediaba buen humor, riéndose de que no nos pudiésemos concordar, y le repetí en la misma forma que nunca podía proponer lo

(24) Cfra. CARLÁN, J. M.: *Navíos en secuestro...*, pp. 80-83.

que se oponía a mi entender; y aprovechándome de las mismas circunstancias de buen humor, le dije que lo que importaba, desde luego, era que desistiese de la salida de las escuadras a la caza del enemigo, pues veía las dificultades de víveres y otras, y nuestra conducta debía ser prepararnos bien a golpe seguro anticipado, y de otro modo lo perderíamos siempre todo. Y concluí con que me iba esta noche, y llegando a Brest me comportaría como tenía anunciado en mis escritos anteriores. Me dijo que no podía irme todavía; que fuese a comer mañana con él y acabaríamos de concertarnos».

Entrevista de Mazarredo con Napoleón del 10 de marzo de 1800:

«Resumen de los planes del general don Joseph de Mazarredo sobre movimiento y acción de las fuerzas navales de las dos potencias aliadas.

»PRINCIPIOS:

»1.º La Marina inglesa, sola, es superior a todas las Marinas de Europa. Puede perseguir a todas a cualesquiera parte del mundo.

»2.º Las de Francia y España son mucho menos del tercio de la inglesa. El tercio, rigurosamente, si sólo se consideran los navíos armables de una parte y otra; mucho, y mucho menos del tercio, haciéndose atención a fragatas, buques menores y todo lo demás de esencia, que constituye la actividad de la guerra.

»3º Los ejércitos de tierra se reemplazan con levadas de hombres y con dinero. No así las Armadas de mar que, destruidas, no pueden levantarse durante la guerra.

»4.º Las Marinas de España y Francia no podrán reputarse inactivas, relativamente a su posibilidad, mientras ocupan una fuerza igual o superior inglesa; y cuanto esta ocupación sea más lejos de Inglaterra, tanto más lo será de gasto y embarazo.

»5º Las Marinas de Francia y España, en su inferioridad no pueden intentar operaciones que no sean por un término de sorpresa, adelantándose de modo que estén concluidas para cuando el enemigo pueda acudir reunido superior.

»6.º Las escuadras y los navíos de guerra con transportes dentro no son escuadras y navíos que pueden medirse con otras y otros de igual fuerza sin tal embarazo».

«Bajo estos principios procedió el general Mazarredo en sus planes: uno, con la totalidad de las fuerzas de las dos naciones; otro, con las parciales, quedando una respetable en Brest. El segundo parte de una hipótesis que se puede falsificar; a saber: que la inglesa envía del Norte sólo 20 a 22 navíos. Al primer plan no hay enemigo que se resista. Estaría todo hecho antes que Inglaterra acudiese; y, lejos de poder acudir superior, probablemente serían batidas sus fuerzas divididas y seguiría quedando inferior para toda la campaña.

»El primer cónsul no ha adoptado ni uno ni otro plan. Es verdad que la situación de los Departamentos del Oeste, la del mismo Brest, y otras circunstancias de hasta ahora, no hubieran hecho posible su efecto, aun cuando hubiese adoptado cualquiera de ellos.

»Ha pensado, no obstante, con especialidad en el socorro de Malta, y a este fin mandó aprontar con preferencia 14 navíos y luego 3 más, que están listos, al parecer, con provisiones suficientes para una buena campaña y para el socorro; y trata ahora del modo en que se lleve a efecto, conciliado con la expedición a Menorca, sin que ésta corte el objeto directo y previo a Malta».

«Pero es menester sentar elementos. Sin esto cuanto se proyecte es vago.

»¿Brest puede aprontar los 31 o 30 navíos franceses que tiene en su puerto? En este caso, y con los 15 españoles que hay allí, los seis de Ferrol y cuatro de Cádiz, no hay más que guardar secreto, se puede todo: se lleva la expedición a Menorca y se conquista; se socorre a Malta; se bate y se destruye a cuanto enemigo hay en el camino, o se impide la unión de nuevas fuerzas enemigas; éstas van a gran riesgo de un fracaso, y finalmente los marinos aliados pueden hacer una campaña gloriosa que nos dé mucho, la par de los negocios.

»¿Francia no puede aprontar en Brest más de 20 navíos y el primer cónsul mira con preferencia el socorro pronto y directo a Malta, a cuyo fin se refuercen aquéllos con españoles desde el Estrecho de Gibraltar, hasta el número 24, para asegurar la superioridad en el tránsito a Malta? En este caso no puede hacer más que esta operación. Yo completaré hasta el número de 24 navíos la escuadra francesa, quedándome, por ejemplo, con 17 delante de Cádiz, incluidos los 6 del Ferrol, más los 4 de Cádiz que salgan a reunírseme. Pero la expedición a Menorca no puede hacerse. Se interpondrán muy luego fuerzas muy superiores del enemigo, que lo serán también a la escuadra dirigida a Malta, sin que a ésta quede otro partido que tomar, después de dado el socorro, que irse a Tolón.

»El primer cónsul puede elegir la proposición que le parezca de las dos, según sus diversos elementos; en la inteligencia también de que en el caso de la segunda, si se falsifica el juicio de Mazarredo de que se interpondrán fuerzas enemigas superiores, y que el Rey su Señor ordene la expedición a Menorca, Mazarredo se gloriará en conducirla.

»Pero anunciarlo posible desde ahora sería aún más una ignorancia que una temeridad. Y nada lo comprobaría tanto como el mismo hecho de desear el primer cónsul que se refuerce la escuadra francesa hasta el número de 24 navíos para ir desde el Estrecho a Malta, a fin de asegurar la superioridad en el tránsito. ¡Qué diferencia de comisión a comisión, ya por lo que la una se adelanta, la libertad con que camina, la brevedad con que se despacha y la certeza de no hallar quien la resista, y la otra, por el contrario, atrasada con un convoy, de larga ejecución en su conjunto, y con evidencia de caer bajo las fuerzas que la arruinasen!

»Mazarredo, aunque se ha prestado a pasar por el telégrafo al general Gravina la orden de salida con la escuadra francesa, a dar caza a la enemiga que bloquea a Brest, a causa de la responsabilidad con que el primer cónsul se ha conminado de los perjuicios que acarrearía en el estado presente de las cosas la inacción de las fuerzas españolas, no puede dispensarse de repetir que será una maniobra absolutamente inútil al objeto, de ventaja al enemigo, que

huiría bien anticipadamente sobre su Canal de la Mancha si es inferior; y que sólo producirá perjuicios a la buena habilitación y podrá tener otras consecuencias muy desagradables a las dos naciones, siendo tan posible, tan fácil la salida de mayores fuerzas inglesas del Canal antes que las combinadas puedan volver, a tomar el puerto de Brest.

París, 9 de marzo de 1800 (18 Ventose, año 8). —Joseph de Mazarredo».

Napoleón y España tras la vuelta de Godoy al poder (25)

El sobresalto continuo en que se desarrollaban las relaciones con Bonaparte aún hubo de incrementarse, en los primeros momentos de la vuelta al poder de Godoy, con un nuevo capítulo, éste referido al espinoso y perenne asunto de la ayuda naval de España a su aliada, en la que tanto confió Bonaparte, como lo había hecho el Directorio. Urquijo había transigido en 1799-1800 en prestar ayuda, pero nunca fue suficiente la proporcionada para calmar las apetencias del primer cónsul, de modo que las peticiones de Napoleón al gobierno de Madrid prosiguieron cada vez de modo más imperativo. *Necesitamos sin dilación alguna, y al precio que sea* —escribía a Luciano el 7 de febrero— *adueñarnos del Mediterráneo, y obligar a los ingleses a un esfuerzo que no podrían soportar mucho tiempo* (26).

El 13 de febrero de 1801, con el asunto de Portugal todavía paralizado, Luciano obtuvo de Godoy la firma de un acuerdo (Convención Naval) por el que España se comprometía a tener dispuesta una parte de su escuadra atracada en Brest para combatir, junto a navíos franceses y holandeses, a la armada británica en Brasil o la India, y otra para desarrollar una misión contra Irlanda; dispondría en El Ferrol cuatro barcos de línea para colaborar con los franceses en la toma de Trinidad y se prepararía al resto de la armada española para actuar, cuando conviniera, en el Mediterráneo.

Bonaparte había exigido, además, que Mazarredo fuera destituido como jefe de la flota de Brest y se nombrara en su lugar a Gravina, hecho que complacía a Godoy por su amistad personal con el último. Este acuerdo, en parte favorable a España por la posibilidad de recuperar Trinidad, no se puso en práctica y sin embargo Bonaparte prosiguió con otras peticiones, siempre encaminadas a satisfacer, en exclusiva, los intereses franceses y con frecuencia poco honrosas para España. Así, en marzo de 1801 exigió a Godoy la entrega de tres navíos españoles, que quedarían bajo el mando francés, el traslado de la escuadra de El Ferrol a Cádiz para, junto con la de aquel puerto, atacar desde allí a Inglaterra, y el envío a Livorno de tres fragatas de la flota de Cartagena. Ante la respuesta negativa de Godoy, quien pidió a Francia

(25) Según LA PARRA, Emilio, pp. 297-298.

(26) MORENO ALONSO, M.: *Napoleón...*, p. 98. Este autor cree que «uno de los errores de Napoleón en su obsesión por derrotar a Inglaterra consistió en sobrevalorar la marina española (...) aún cuando toda su obsesión fue siempre ponerla bajo el mando de oficiales franceses». (p. 94).

mayor información sobre sus planes y recordó lo convenido acerca de la guerra a Portugal, el embajador francés insistió en su demanda ante Pedro Cevallos, el ministro de Estado. Aunque España no podía materialmente satisfacer estas exigencias, el hecho mismo de producirse y la forma en que tenían lugar (de modo perentorio, al estilo militar, como dijo Azara) ocasionaron un profundo desasosiego en Godoy, siempre preocupado por su imagen ante Bonaparte y desorientado respecto a los planes del francés.

Esto último constituyó una de las mayores preocupaciones para Godoy y para Azara, quien desde su puesto de embajador en París pasaba por continuas tribulaciones a causa del hermetismo de su corte y de las incertidumbres derivadas del proceder del primer cónsul. En las mismas fechas en que Bonaparte formulaba las exigencias mencionadas, Azara informaba que acababa de proponer al ministro de Exteriores Talleyrand «... que acabáramos con esta vacilación de demandas y que de una vez supiéramos qué era lo que quería el primer cónsul y el objeto y empleo de las fuerzas que se nos pedían».

Eran, en realidad, unas preguntas retóricas porque los diplomáticos y los almirantes españoles, y entre ellos muy destacadamente Mazarredo, sabían que Napoleón quería disponer a su antojo y en su exclusivo beneficio de los barcos de la Marina Real Borbónica. Y algunos trataron de evitar a toda costa esta supeditación. Al almirante bilbaíno esta digna actitud le costó su caída en desgracia ante la Corte de Carlos IV, ofrecido en cierto modo como la cabeza del bautista. En los años siguientes su malentendimiento con el gobierno de Carlos IV se fue acentuando y, en la dramática crisis de 1808, cruzó voluntariamente una raya que no todos los españoles del momento quisieron pasar. Ni siquiera muchos de sus familiares, que sirvieron en las filas de los patriotas (27).

(27) Como dato a la par anecdótico y revelador de la relación entre familia y carrera militar en el Antiguo Régimen, un nieto de nuestro teniente general de la Real Armada, llamado Manuel de Mazarredo y Mazarredo, nacido en Bilbao el 27 de mayo de 1807, fue combatiente patriota desde niño. Al menos sobre el papel: el 18 de noviembre de 1808, con año y medio, fue nombrado «capitán de menor edad del regimiento de Infantería de Voluntarios de Borbón...». Al fin y al cabo, su padre (que era sobrino y yerno de José de Mazarredo, a la sazón ministro de José Bonaparte) había levantado a sus expensas dicho Regimiento patriota. Más curioso aún es que, en 1815, solicitase que su hijo fuese ascendido a teniente coronel por considerarle comprendido entre los beneficiados por la Real Orden de 30 de mayo de 1815 que ascendía de grado a los oficiales que habían hecho la guerra de la Independencia. No se aceptó porque uno de los informantes consideraba que con diez años no debería ascenderse... (Sobre este importante general Manuel Mazarredo, que llegó a ser ministro de Isabel II y que tuvo un decisivo papel en la creación de la Guardia Civil en 1844, vid. CEPEDA GÓMEZ, José: «Don Manuel Mazarredo y Mazarredo; la sombra de Narváez», en *Revista de la Universidad Complutense*, 1980, pp. 77-104.