

ANTONIO DE ULLOA: SU TRAYECTORIA COMO MARINO

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de Navío (R)

Antonio de Ulloa está considerado como el científico más sobresaliente de la Ilustración española y uno de los más reputados de Europa, pues a los treinta y seis años, siendo capitán de navío sus méritos científicos fueron reconocidos por seis de las corporaciones más prestigiosas del Continente: Sociedad Real de Londres, Real Academia de las Ciencias de París, Instituto de Bolonia y Academias Reales de las Ciencias y Bellas Artes de Estocolmo y Berlín.

Pero él también se empeñó en ser marino. Y es sobre su historial marino lo que vamos a tratar, una de las facetas menos estudiadas y conocidas de su larga hoja de servicios al Estado.

Pero antes señalaremos algunas facetas sobre su personalidad: físicamente, era menudo y de constitución endeble; su genio era endiablado e impulsivo, lo que le ocasionó más de un disgusto; tuvo tres obsesiones: su fama para la posterioridad, su familia y su situación económica, pues el ejemplo de la ruina económica de su padre le persiguió toda su vida; y una pasión, la de reformista, si no conseguía reformar lo que pretendía, renunciaba al cargo.

¿Y a qué dedicaba su tiempo libre? Entretenía sus ocios haciendo trabajos de carpintería.

Su vida fue un destacado paradigma de la España ilustrada en la que los oficiales de la Real Armada formaban parte de la Institución más brillante y prestigiosa de la época.

Vivió cerca de ochenta años, sesenta y ocho años al servicio de la Armada, y sirvió a cinco reyes: Felipe V, Luis I, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV.

La vida de Ulloa abarca casi la totalidad del siglo XVIII, un siglo que viene marcado por las guerras que España libró contra Inglaterra, con la particularidad de que fueron eminentemente navales, de las que vivió cuatro. La primera, intento español de recuperar Gibraltar, comenzó en 1726 y terminó en 1728 por el Tratado de Sevilla. La segunda, de 1739 a 1748, la Guerra del Asiento, también llamada de la Oreja de Jenkins, que finalizó con la Paz de Aquisgrán. La tercera, la de Los Siete Años, de 1759 a 1765, con final en la Paz de París, y la cuarta, de 1779 hasta la Paz de Versalles de 1783.



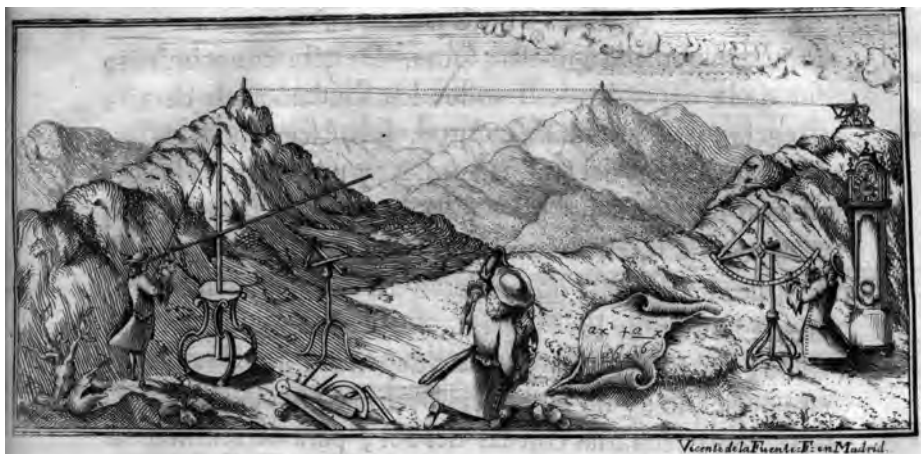
Veamos una cronobiografía en la que comprobaremos que Ulloa hizo varias navegaciones a ultramar: cruzó en dos ocasiones el cabo de Hornos, en la Carrera de Indias, tanto la de los Galeones de Tierra Firme, como la de la Flota de Nueva España, etc; es decir, un buen número de singladuras en las que debió adquirir una buena experiencia marinera.

1713	Nace Jorge Juan	Tratado de Utrecht
1716	Nace Antonio de Ulloa	
1717		Se crea la Compañía de Guardias Marinas
1730-1732	Aventurero en navío <i>San Luis</i> , embarca en la Flota de Galeones de Tierra Firme	
1733	Ingresa en la Academia de Guardias Marinas, embarca en el navío <i>Santa Teresa</i>	1er Pacto de Familia. Guerras de Italia, para recuperar territorios perdidos Utrech
1735-1745	TN. Medición Arco Meridiano en Perú 1742. Comandante de la <i>Rosa</i> (contra Anson)	Patiño (†), le sustituye Campillo. Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748), fracaso inglés a Cartagena de Indias. Campillo (†) le sustituye Ensenada. 2º Pacto Familia. Felipe V (†), sube al trono Fernando VI
1746	Regresa a Madrid, asciende a Capitán de Fragata y en 1748 a Capitán de Navío. El y Juan escriben 4 obras.	
1749-1751	Viaje por Europa (Francia, Holanda, Suecia, Prusia y Hungría)	
1752-1758	Participa en proyectos ilustrados (Canal de Castilla, minas de Almadén, Gabinete de Historia Natural, reformas hospitalarias. Teniente Compañía de Guardias Marinas	Cae Ensenada (1754. Fernando VI (†). Carlos III al trono. Tercer Pacto de Familia

1758-1764	Huancavélica. Gobernador y superintendente	Toma inglesa de Manila y La Habana
1766-1768	Primer Gobernador español de Luisiana. Boda	
1773	Muere Jorge Juan	
1776	Comandante de la Flota de Nueva España	1776. EE.UU. Declaración Independencia
1777	Nace su hijo Francisco Javier (Ministro Marina)	
1779	Ascenso Tte. General. Operaciones en Azores	Guerra Inglaterra. 1ª Campaña del Canal
1779-1782	Los procesos y Consejos de Guerra de Ulloa	
1783-1795	Ocupa altos cargos en Isla de León y Cádiz	Valdés Ministro (1788). Carlos III (†). Carlos IV. Revolución francesa. Godoy al poder (1793). Expedición Malaspina (1789-1794)
1795	Muere Ulloa en la Isla de León	Cesa Valdés. Lángara ministro
1797		Combate naval de San Vicente.

En 1713, nace Jorge Juan, el mismo año del Tratado de Utrecht y el 12 de enero 1716 nace Antonio de Ulloa; era pues tres años y seis días más joven que Juan (si señalamos este detalle, es debido a que en publicaciones de afamados autores dan una diferencia de edad de solo dos años).

A los catorce años presentó instancia al rey para ingresar en la Academia de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, pero no fue admitido por no estar completa la documentación exigida. Acto seguido sentó plaza de *aventurero* en la Flota de Galeones de Tierra Firme, que mandaba el almirante Manuel López Pintado, gran amigo de su padre, y el 26 de junio de 1730 salió de Cádiz a bordo del *San Luis*, capitana de aquella flota. Hizo escala en Cartagena de Indias, Portobello y La Habana. En el viaje de regreso a España, el *San Luis* sufrió un fuerte temporal en el canal de Bahamas, lo que le obligó a arribar al puerto de Guarico (en la costa norte de la isla La Española) para reparar, rindiendo viaje en Cádiz, dos años después de la salida. Ulloa, durante la estancia de unos cinco meses en Cartagena de Indias, a bordo de una balandra, practicó el curso en aquellas aguas. También, durante su periodo de *aventurero*, dedicó su tiempo libre al estudio de las materias exigidas para el ingreso en la Academia. En 1733, con diecisiete años cumplidos, superó con sobresaliente los exámenes de ingreso. Y dados sus notables conocimientos pudo embarcar enseguida en el navío *Santa Teresa*, para participar en las operaciones de guerra en aguas Italianas, para recuperar los territorios perdidos por los Tratados de Utrecht. En 1735, regresó a Cádiz, recibiendo la noticia de que había sido elegido, junto con Jorge Juan, para formar parte de la expedición hispano-francesa al Perú para determinar la forma de la Tierra.



Para no desmerecer de los académicos franceses de la expedición, los dos guardiamarinas fueron ascendidos a teniente de navío, saltándose los empleos de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata. Antonio Ulloa contaba entonces con diecinueve años, por lo que debe haber sido uno de los escasos oficiales que a dicha edad alcanzaran el empleo de teniente de navío.

A bordo del *Incendio* viajó de Cádiz a Cartagena de Indias y allí, junto con Jorge Juan, esperó a la expedición francesa y, ya reunidos, vía Portobelo-Panamá, navegaron a Guayaquil, y por vía terrestre hasta Quito para efectuar las mediciones del arco del meridiano.

En dos ocasiones, por orden del virrey, tuvieron que interrumpir las mediciones y en la segunda Ulloa embarcó, como comandante, durante ocho meses en la fragata *Rosa*, mientras que Jorge Juan lo hizo en la *Belén*. Ambas se integraron en la Escuadra del Mar del Sur del almirante Pizarro.

Al finalizar las mediciones Ulloa salió de El Callao a bordo del barco de registro de bandera francesa *Deliverance* para regresar a España, vía cabo de Hornos. Su tornaviaje fue muy accidentado. En la isla brasileña de Fernando Norona fue atacado por los ingleses huyendo hacia el norte, hasta Canadá, en cuyas aguas fue apresada y llevada a Londres. Como es sabido, en Inglaterra el trato que recibió Ulloa fue de gran deferencia, a pesar de estar en plena guerra contra España. Bien pronto fue liberado, se le devolvieron sus papeles y le nombraron miembro de la Royal Society y a finales de junio de 1746, vía Lisboa, llegó a Madrid, a tiempo para asistir a los funerales de Felipe V.

En los despachos de la Secretaría de Marina, tanto él como Juan, tuvieron una fría acogida. Nadie en el ministerio se acordaba de los dos jóvenes oficiales, ausentes durante once años. Juan, incluso llegó a considerar dejar la Armada y volver a su orden de Malta, en cuyos barcos había iniciado su vida marinera. Pero tuvieron la suerte de coincidir con Pizarro, a cuyas órdenes habían servido en la Escuadra del Mar del Sur, quien les presentó al marqués de la Ensenada. Este genial estadista había iniciado la recuperación de la Real

Armada y estaba buscando a la persona adecuada para que le ayudara en su empeño. Y se encontró con dos: Ulloa y Juan, a los que ascendió al empleo de capitán de fragata, permaneciendo dos años en la Corte escribiendo las cuatro obras firmadas por ambos.



Entre 1749 y 1751, viajó por Europa: Francia, Holanda, Suecia, Prusia y Hungría, para recoger información de los adelantos científicos de la época, alternando sus labores de espía con las de cazatalentos y la compra de diversos instrumentos y publicaciones.

De 1752 a 1758, participó en varios proyectos ilustrados: canal de Castilla, minas de Almadén, Gabinete de Historia Natural, arsenales, reformas hospitalarias y fue nombrado teniente de la Compañía de Guardias Marinas.

En febrero de 1758, Ulloa embarcó en el mercante *San Rafael*, para ir a tomar posesión como gobernador y superintendente de las minas de Huancavelica. El viaje fue muy largo, tardando 5 meses en hacer la travesía Cádiz-Tenerife-isla de la Ascensión-Buenos Aires-cabo de Hornos-Valparaíso-Callao. La mayoría de la tripulación y pasajeros sufrieron escorbuto, quedando solo treinta de más de 150 personas que se pudieran poner de pie. Ulloa no se vio afectado, pues tuvo la cautela de tomar «ponche caliente por la noche y la precaución de rociar de vinagre y perfumar mi camarote todos los días a la mañana y noche».

Al renunciar al cargo de Huancavelica, en noviembre de 1764, embarcó en El Callao en una fragata del conde de San Luis, su futuro suegro (la boda con la limeña Francisca Remírez de Toledo de dieciséis años, se realizaría por poderes en Lima en 1766 y posteriormente en Nueva Orleans, con ambos contrayentes presentes), y en febrero de 1765, llegó a La Habana, vía Panamá/Portobelo. En la capital cubana le llegó el nombramiento como primer gobernador español de Luisiana y el 17 de enero de 1766 embarcó en el *Volante*, junto con un reducido séquito y una tropa de solo 80 soldados, arribando a Nueva Orleans el 7 de marzo. El 1 de noviembre de 1768, Ulloa tras renunciar a su cargo, abandona Luisiana junto con su familia, y tras una breve



estancia en La Habana salen para Cádiz.

En 1776, volvería a embarcar como comandante de la Flota de Nueva España y en 1779 como comandante de una división desempeñaría una misión de guerra en las Azores.

Entre 1779 y 1782, se vio sometido a unos procesos y consejos de guerra, por su actuación en las Azores. Y entre 1783 y 1785, ocupó altos cargos en la Isla de León y Cádiz y fue nombrado director general de la Armada.

En tres ocasiones ejerció el mando en la mar:

- de teniente de navío, comandante de la *Rosa*, en la defensa del Mar del Sur;
- de jefe de Escuadra, comandante de la Flota de Nueva España (1776-1768);
- de teniente general, comandante una división, que operó en las Azores, de la escuadra española de Luis de Córdoba, en la guerra contra Inglaterra por la independencia de sus colonias norteamericanas.

Comandante de la *Rosa*

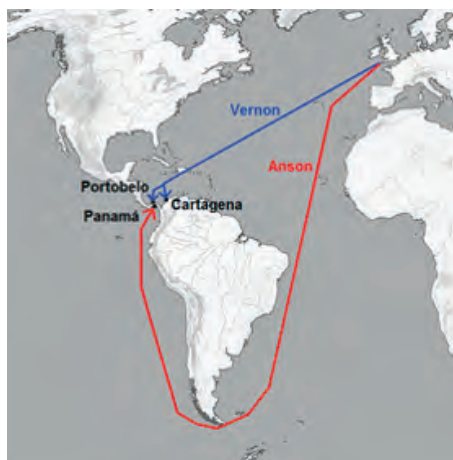
En la Guerra de la Oreja de Jenkins Inglaterra destacó dos flotas. Una, muy potente, mandada por Vernon para conquistar Portobelo y Cartagena de Indias y la otra de Anson, mucho más reducida, para hacerse con alguna base en la costa del Pacífico y conquistar Panamá. España tuvo conocimiento de los planes ingleses y también alistó dos flotas. Una, la envió al Caribe bajo el mando de Torres, y la otra, mandada por Pizarro, a la Mar del Sur. Tanto Anson como Pizarro tuvieron grandes dificultades para doblar el cabo de Hornos, de hecho de la escuadra española solo consiguió alcanzar la Mar del Sur la fragata *Magdalena*, y Pizarro con sus maltrechos barcos llegó a Buenos Aires y por tierra se trasladó a Lima para embarcar en la *Magdalena*.

En este contexto, el virrey del Perú ordenó a Ulloa y Jorge Juan que interrumpieran, en dos ocasiones, las mediciones del arco del Meridiano para colaborar en la defensa. Entre ambas llamadas se produjo el fracaso de Vernon en Cartagena de Indias y el ataque de Anson a Paita.

En la primera comisión fueron a Guayaquil (1740/41) donde colaboraron en las defensas portuarias y en la segunda ocasión (1743) embarcaron durante ocho meses. Juan tomó el mando de la *Belén* y Ulloa tomó el mando de la *Rosa*, ambos eran mercantes transformados en barcos de guerra. Estas dos fragatas, en

unión de la *Esperanza*, de la escuadra de Pizarro, formaban la totalidad de las fuerzas navales españolas en el Mar del Sur en aquellas críticas circunstancias.

A la *Belén* y a la *Rosa* se les ordenó patrullar entre El Callao, Valparaíso, isla de Juan Fernández y Talcahuano contra las amenazas de la escuadra del comodoro inglés Anson, pero no se detectaron naves enemigas pues este, después de saquear la indefensa ciudad de Paíta, tuvo conocimiento del fracaso inglés en Cartagena de Indias, por lo que desistió de atacar Panamá, dirigiéndose a



Acapulco con objeto de apresarse el Galeón de Manila. Pero al comprobar que las autoridades españolas estaban al corriente de sus intenciones y al no estar en condiciones su maltrecha escuadra para regresar a Inglaterra por el cabo de Hornos, decidió atravesar el Pacífico y en un puerto chino, que fue Macao, reparó los dos buques que le quedaban. A continuación patrulló en las inmediaciones del estrecho de San Bernardino, donde consiguió apresarse al navío *Covadonga*, que hacía la ruta del Galeón de Manila. Con el botín obtenido se salvó la cara del fracaso de la expedición, pues de los cerca de los 2.000 hombres que embarcaron en los siete buques que salieron de Inglaterra, solo llegaron 188 a bordo del *Centurion*

Comandante de la Flota de Nueva España

Para mantener y controlar el monopolio del comercio ultramarino, en 1566 se establecieron las derrotas de la Carrera de Indias, agrupando los mercantes que partían de Cádiz/Sevilla para que navegaran en convoy. La Flotas de Nueva España se dirigían a Veracruz y las Flotas de Tierra Firme a Cartagena de Indias y los puertos panameños de Nombre de Dios/Portobelo. En 1741, se suprimieron las de Tierra Firme, que fueron sustituidas por los navíos sueltos o de «registro» o por el establecimiento de las «compañías privilegiadas», como fue el caso de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Sin embargo la Flota de Nueva España se mantuvo hasta 1776, en que salió de Cádiz, adonde regresó en 1778, y tres meses después, el 12 de octubre, se establecía el Reglamento de Comercio Libre.

Para el mando de la Flota de Nueva España, se designaba a experimentados hombres de mar, pero para la de 1776-1778, la decimoctava del siglo XVIII, se eligió a Antonio de Ulloa, con grandes méritos científicos, técnicos y políticos, además de haber publicado un gran número de obras, pero con



un muy reducido historial en acciones de guerra y en dirección de convoyes. Su único mando en la mar había sido en la *Rosa*, treinta y seis años antes.

La última flota de Nueva España estaba compuesta por quince mercantes y dos navíos de la Armada, el *España*, la capitana donde embarcó Ulloa, y el *Dragón*, que ejerció como almiranta, ambos de 64 cañones. La Flota, compuesta por 17 buques, salió de Cádiz el 8 de mayo de 1776 y fondeó en la fortaleza de San Juan de Ulúa, frente a Veracruz, el 25 de julio. Allí permaneció diez meses y durante dicha estancia, cabe destacar los siguientes trabajos realizados o dirigidos por Ulloa:

- un importante estudio hidrográfico y cartográfico: la realización de 14 mapas sobre el puerto y costas de Veracruz;
- estudio sobre la formación de un astillero en la costa mexicana, cercano a Veracruz;
- estudio para el establecimiento en nueva España de la Matrícula de Mar.

Ulloa emprendió el regreso a España desde Veracruz el 16 de enero. En su escala en La Habana se le incorporaron el *San Lorenzo* y el *Santo Ángel*, que junto con el *Dragón* y el *España*, emprendieron la travesía atlántica. El enor-

me tesoro que transportaron, el mayor del siglo XVIII, se distribuyó entre los cuatro buques, como precaución en caso de ataque o de accidente. En este tornaviaje se siguió una derrota no habitual, pues desde el canal de Bahamas se arrumbó a Tenerife. Esa derrota había sido ordenada por la Secretaría de Indias, para evitar cualquier incidente en aquel tiempo de guerra, que enfrentaba a Inglaterra con sus colonias norteamericanas. En el tramo final de la derrota se observó un eclipse total de sol. Después de 186 días de navegación Ulloa entró en Cádiz el 19 de julio de 1778, «felicísimamente sin haber experimentado avería ni quebranto en este largo viaje».

Campaña de las islas Terceras

En 1776 se inició la guerra de la independencia de las Trece Colonias norteamericanas. A Francia y España se le presentaba una buena ocasión para incorporarse a la guerra con el fin de recuperar las pérdidas sufridas en las guerras anteriores contra Inglaterra, según los tratados de Utrecht, Aquisgrán y París. Concretamente se pretendía recuperar Gibraltar y Menorca y en América: Belice, las Floridas, Jamaica, Roatán y otras islas hondureñas.

Francia se incorporó a la guerra en 1778 y España al año siguiente, después de sopesar la trascendencia que podía acarrear el hecho de apoyar las reivindicaciones independentistas de unas colonias americanas contra su metrópoli.

Los planes de guerra fueron detenidamente estudiados y coordinados con Francia. Las operaciones se programaron en dos grandes escenarios: el americano y el europeo. En este último, el objetivo primordial era la invasión de Inglaterra, con tropas exclusivamente francesas, en la que se empeñaría una gran armada franco-española. Por su parte la Real Armada desarrolló una febril actividad en astilleros, arsenales, fábricas de municiones y de armas para el alistamiento de las flotas. Así, el 21 de junio, el día siguiente de la firma del decreto de ruptura de relaciones, salió de Cádiz la Flota, formada por cuatro divisiones, bajo el mando de don Luis de Córdoba. La primera división estaba bajo el mando del propio Córdoba, a bordo del *Santísima Trinidad*; la 2.^a era la de Ulloa, en el *Fénix*; la 3.^a la de Gascón, en el *Rayo* y la 4.^a la de Cantín, a bordo del *Monarca*. La escuadra española se reuniría con la francesa en las islas Sisargas, al noroeste de Galicia y la flota combinada bajo el mando del francés conde de Orvilliers, embarcaría en Dunkerque, Brest y El Havre a unos 40.000 franceses para desembarcarlos en Inglaterra.

Para impedir que escuadras inglesas destacadas lejos de su metrópoli acudieran para oponerse a las operaciones de invasión de la escuadra combinada, se enviarían escuadras a las Azores para proteger las naves españolas que de las Indias se dirigían a España y al mismo tiempo atacarían a los buques mercantes y de guerra ingleses, que también recalaban en aquellas aguas en las derrotas que unían Inglaterra con sus colonias americanas.

Ulloa fue el nombrado por el rey —como premio al éxito obtenido en el mando de la Flota de Nueva España— para hacerse cargo de una escuadra, formada por los navíos *Fénix*, *Gallardo*, *Diligente* y el *San Julián*, y las fragatas *Santa María Magdalena* y *Santa Mónica*, cuyas dotaciones sumaban unos 3.000 hombres y una artillería de 350 cañones. Ulloa se separó del grueso de la Flota de Córdova en las islas Sisargas, dirigiéndose a las Azores. Una segunda escuadra mandada por Juan de Lángara, salió de Cádiz y directamente se dirigió a aquel archipiélago portugués, también con la misión de atacar los buques ingleses, de guerra y mercantes. Ambas escuadras contribuirían como retaguardia para el éxito de la invasión de Inglaterra. El embarco de las tropas francesas se llevó a cabo con lentitud y torpeza. Y el intento de desembarco fracasó debido al temporal que desbarató la armada franco-española y al hecho de que el almirante francés cuando se inició el combate contra la escuadra inglesa, que navegaba hacia la estrechura del Canal, cambió de objetivo para apresar a un supuesto convoy inglés, que a la postre resultó que era holandés.

El que sí apresó, al año siguiente, a un gran convoy inglés fue Córdova. El convoy era doble, uno con destino a la India y otro con destino a América, que cargados de tropas, pertrechos y armas se dirigían a prestar apoyo a las guerras coloniales británicas en ultramar. En total, se apresaron antes de que los dos convoyes se separaran 53 buques armados de transporte, de los cincuenta y cinco que los componían. Las pérdidas supusieron para Inglaterra el mayor desastre logístico de su historia naval.

Pero volvamos a las operaciones en las Azores, tanto la escuadra de Ulloa como la de Lángara también se enfrentaron durante el tránsito a dos fortísimos temporales, que desarbolaron a la mayoría de los diez navíos y las cuatro fragatas que formaban ambas escuadras, entre ellos el *Gallardo*, que Ulloa logró que llegara a Cádiz, pese a sus malas condiciones de navegabilidad, mientras Lángara perdió al *Poderoso*, cuando capeaba un temporal deshecho, teniendo que izar su insignia en el *San Leandro*. Las Instrucciones que recibió Ulloa precisaban que debía dirigirse a las islas de Cuervo y Flores, las más occidentales del archipiélago de las Azores. El 26 de agosto, más de dos meses después de la salida de Cádiz, los cinco buques de Ulloa (pues la fragata *Santa Mónica* se había separado de la escuadra en el primer temporal del 15 de agosto) comenzaron a patrullar por la parte este de la isla Cuervo, tal como se le había ordenado. Pero el 8 de septiembre Ulloa decidió, en contra de las Instrucciones, adelantar su regreso a Cádiz, debido al escorbuto que sufría un importante número de sus hombres, a la disminución de sus reservas de agua y pan y a las graves averías en el *Gallardo*.

Los cuatro navíos entraron en Cádiz el 20 de septiembre, después de completar 100 singladuras. En cuanto a las dos fragatas, la *Santa Mónica*, que se había separado de la escuadra durante un fuerte temporal en el tránsito a las Azores, fue apresada por una fragata inglesa el 13 de septiembre. Por su parte, la *Santa María Magdalena* también se separó de Ulloa, si bien entró en Cádiz, casi a la par que la escuadra. Los resultados de la campaña de las Azores

fueron prácticamente nulos, si bien la escuadra de Lángara apresó a la fragata inglesa *Winchcom*, de 26 cañones, en aguas de las Azores, teniendo la desgracia de la pérdida, por temporal, del navío *Poderoso*. De las vicisitudes de la campaña, Ulloa informó cumplidamente mediante diez cartas sobre los graves percances que había sufrido su escuadra, que le obligaron a adelantar once días su regreso a Cádiz.

El ministro de Marina, González de Castejón, no quedó convencido por las explicaciones que dio Ulloa y del adelanto de su llegada a Cádiz. Se le acusó de que no había protegido los buques mercantes españoles, pues más de veinte habían sido apresados por los ingleses. En octubre de 1779, se separó del servicio a Ulloa y se le confinó en la Isla de León, hasta que la Junta del Departamento primero y después en consejo de guerra juzgaran su actuación, sustanciada en veintiséis cargos que se le imputaban. A todos ellos contestó con largas explicaciones técnicas. Junto a Ulloa fueron juzgados los comandantes de las dos fragatas.

En total los procesos fueron cinco, los tres primeros fueron en Juntas-reuniones de las más altas autoridades del Departamento, de carácter reservado y secreto, sin la presencia del encausado, ni defensor, y comunicando sus resultados al rey y al ministro- y en consejo de guerra los dos últimos. Estos juicios se celebraron entre 1779 y 1782, y no eran los primeros a que fue sometido Ulloa. Recordemos el incoado en 1736, a raíz del incidente que tuvo con el presidente de la Audiencia de Quito y en 1740, mandando la *Rosa* fue denunciado por el capitán general de Chile, el conde de Superunda, porque no cumplió la orden que tenía de entrar en Valdivia, plaza que debía socorrer con los cincuenta soldados que al efecto transportaba. El consejo de guerra no se llegó a convocar, pues cuando se recibió la orden del rey para celebrarlo Ulloa había emprendido el viaje de regreso a España.

Pero volvamos al segundo consejo de guerra de 1782, que fue presidido por el director general de la Armada, y que por unanimidad sentenció que «D. Antonio de Ulloa había cumplido con su misión y que satisfacía a los cargos», lo que mereció la aprobación del rey, que le declaró absuelto.

Esta breve comunicación mereció la siguiente opinión por parte de Ulloa: «Demasiado pobres para compensar la satisfacción de los desaires y del descrédito en que, injustamente, se intentó poner a mi conducta». Así, escribió una carta al ministro, manifestándole su satisfacción por la real resolución que le absolvía, pero añadiendo «lo mucho que ha padecido mi espíritu en los dos años y cinco meses que ha durado el examen, sin haber delinquido». En definitiva su fama había quedado dañada, «su honor, la estimación y la opinión que siempre [he tenido] tan acreditados en España y fuera de la península», añadiendo que «el honor familiar y colectivo de los Ulloa ha quedado en entredicho, después de haberlo adquirido durante cincuenta años de servicios distinguidos».

Por lo expuesto, en 1782, y como pliego de descargo para la posterioridad, escribió el documento, que abreviando su larguísimo título, es conocido por «Justa vindicación». El título completo dice así: *Justa vindicación de mi*

honor y noticia circunstanciada de mi conducta, para inteligencia de mi posteridad, explicando con los documentos originales, la que observé en la Campaña que hice a las Islas Terceras, en el año 1779

Tuvo razón D. Antonio de Ulloa, al afirmar que, pese a la absolución del consejo de guerra, su fama como marino había quedado dañada. Así, los grandes historiadores de la Marina, Martín Fernández de Navarrete y Cesáreo Fernández Duro no lo mencionan como marino, y Julio Guillén escribió: «... en la deslucida campaña de 1780 no estuvo a la altura de su renombre científico; siendo un sabio quiso también ser un almirante y, como tal, no pasó de mediano».