

LAS DIVISIONES DE JUAN LODARES Y MANUEL EMPARÁN

Acciones navales en las guerras de Coalición (1797-1799)

Rubén E. VELA Y CUADROS
Oficial de Máquinas de la marina mercante
Recibido: 24/10/2021 Aceptado: 02/02/2022

Resumen

Presentamos en este trabajo los detalles relativos a dos divisiones españolas de fragatas que existieron durante las guerras de Coalición, una al mando de Juan Lodares, y la otra, al de Manuel Emparán, capitanes de navío de la Real Armada. En el punto álgido del conflicto anglo-español, Lodares operó en el Mediterráneo socorriendo con armamento y tropas a las islas Baleares, capturando la corbeta de la Marina Real británica HMS *Peterell*. Por su parte, Emparán cruzó el Atlántico en una heroica expedición para auxiliar, con seiscientos soldados de infantería, la colonia neerlandesa del Surinam, y su división combatió posteriormente contra la fragata HMS *Cerberus*. Las campañas de estas dos divisiones, la presa de buques enemigos y otras acciones de guerra se detallan en este artículo a partir de fuentes procedentes de archivos europeos.

Palabras clave: fragatas, división, Juan Lodares, Manuel Emparán, Real Armada, Royal Navy, combates navales, presas de guerra, *Peterell*, *Cerberus*.

Abstract

In the following paper we present the details of two Spanish frigate squadrons that existed during the French Revolutionary wars. These squadrons were commanded respectively by Captains Juan Lodares and Manuel Emparán. At the height of the Anglo-Spanish War Captain Lodares operated in the Mediterranean assisting the Balearic Islands with arms and troops, capturing the sloop-of-war HMS *Peterell*. On the other hand Emparán crossed the Atlantic on a heroic expedition to aid with 600 infantry soldiers the Dutch colony of Surinam, later battling the frigate HMS *Cerberus* to a stalemate. In order to detail the naval engagements of this article we have employed primary sources from European archives.

Key words: frigates, squadron, Juan Lodares, Manuel Emparán, Real Armada, Royal Navy, naval battles, prizes of war, *Peterell*, *Cerberus*.

TRAS la pérdida de las Trece Colonias americanas, en la guerra de Independencia de Estados Unidos, es bien sabido cómo los británicos consiguieron potenciar notablemente la Royal Navy, lo que se pudo empezar a percibir ya en los últimos compases de la contienda. Los avances en estrategia naval y señales de identificación, la construcción de buques con fondos de cobre, la introducción de las temibles carronadas o de las llaves de chispa –que reemplazaron a los botafuegos con que se disparaban los cañones– fueron todas ellas innovaciones que, pese a no poder cambiar el curso de una guerra ya decidida, iban a propiciar una profesionalización sin parangón con respecto a las marinas francesa y española, cuyos resultados en las guerras de Coalición fueron ciertamente dispares en lo que a combates navales entre escuadras se refiere¹. Esto fue notorio en el país vecino, pues la Revolución Francesa descabezó a buena parte de sus mejores oficiales, lo que, en cuestión de naves, dejó a Francia en clara inferioridad frente a los británicos, e igualmente en relación con los españoles². Unida la política exterior española a los intereses franceses a lo largo del siglo XVIII –excepción hecha del breve conflicto en la guerra del Rosellón–, entre la última década del siglo XVIII y principios del XIX la Monarquía se encontraba inmersa en una grave crisis financiera, resultado tanto de la confrontación mantenida con la naciente República Francesa (1793-1795) como después contra Gran Bretaña (1796-1802). Luego de la firma de la paz de Basilea, en 1795, entre Francia, España, Prusia, Portugal, el reino de Nápoles y el ducado de Toscana, los revolucionarios franceses mantuvieron abiertas las hostilidades contra Gran Bretaña, Austria y Cerdeña. La Marina Real británica dominaba entonces los mares de

(1) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Corsarios españoles IX*, Edaf, 2020.

(2) Esto fue especialmente notorio tras la destrucción por los aliados de la flota francesa del Mediterráneo en Tolón, en diciembre de 1793.

manera eficaz y consistente, viéndose la republicana francesa incapaz de contenerla³. El Directorio era plenamente consciente de que, para derrotar a los británicos en la mar, era inexcusable el apoyo de un aliado con suficiente poder naval, de modo que, combinando ambas flotas de guerra, se pudiese hacer frente al enemigo. Ante esta situación, la República inició una estrategia de acercamiento a la Monarquía española, favorecida por la actitud receptiva de la Corona hacia Francia. Se anhelaba, en efecto, retornar a la tradicional política de alianza entre ambas naciones, tan característica a lo largo del siglo XVIII mediante los Pactos de Familia de los Borbones. El resultado de estos preliminares fue la firma del tratado de San Ildefonso el 19 de agosto 1796, alianza ofensivo-defensiva contra Gran Bretaña seguida de una declaración de guerra el 5 de octubre del mismo año.

Antecedentes en el mar Mediterráneo (1796-1797)

Al estallar el conflicto en 1796, la Real Armada era lo suficientemente fuerte para poner en apuros a la escuadra británica que operaba en el Mediterráneo, entonces bajo el mando del almirante John Jervis. A fines de septiembre de 1796, el capitán general don Juan de Lángara zarpó de Cádiz con 20 navíos de línea y otros buques, adentrándose en el Mediterráneo con objeto de destruir dicha escuadra. Como consecuencia de un grave temporal que se abatió sobre Liorna en noviembre, Lángara tuvo que arribar con su flota al puerto francés de Tolón, aunque sin cinco navíos de línea que debieron regresar a Cartagena⁴. A causa de las victoriosas campañas militares de los revolucionarios en Italia, así como de la noticia de la unión de la flota española con la francesa en dicho puerto de Tolón –base naval francesa en el Mediterráneo–, el Almirantazgo inglés retiró todos sus navíos de guerra del Mare Nostrum. En consecuencia, a mediados de diciembre del mismo año Jervis pasó a las costas portuguesas para operar con base en el Tajo, a la vista de Lisboa, si bien con anterioridad un escuadrón británico de siete buques, a las órdenes del jefe de escuadra Robert Mann, fue perseguido por el propio Lángara desde el cabo de Gata hasta el peñón de Gibraltar. Las fragatas cazadoras de la escuadra consiguieron apresar cinco mercantes ingleses, uno de ellos una preciosa urca de transporte nombrada *Grand Bay*, incorporada después a la Real Armada⁵.

(3) OCAÑA TORRES, Mario: *El estrecho de Gibraltar en las guerras napoleónicas (1796-1814). Guerra de corso, comercio, navegación y naufragios*, autopublicación, 2009, p. 38.

(4) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Viso del Marqués (Ciudad Real), Expediciones a Europa (EaE), legs. 171 y 173, partes de navegación de Juan de Lángara y Huarte.

(5) La sección Corso y Presas del AGMAB contiene numerosa documentación sobre esta presa. La *Grand Bay*, del patrón James Todridge, fue apresada por la fragata *Ceres*, cazadora de la escuadra de Lángara, e incorporada a la Armada con el nombre de *Gran Bahi*; además, la *Sabina* había apresado semanas antes el lugre de guerra HMS *Experiment*, que fue incorporado también a la Armada con el nombre de *Experimento*, cuyo bonito plano se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid.

Libre el Mediterráneo de toda flota británica, la fragata HMS *Minerve*, del comodoro Nelson, el 13 de enero de 1797 soltó el ancla en el estuario del Tajo. Llevaba sobre su cubierta al virrey inglés de Córcega, evacuado tras la reconquista de esta isla por los franceses. Portaba noticias alarmantes, pues en su derrota había conseguido escapar de la caza de dos navíos pertenecientes a una gran flota española avistada sobre el Estrecho. Jervis, quien afirmarí­a aquello de que «son los hombres y no los barcos los que ganan batallas»⁶, se hizo inmediatamente a la mar en busca de los españoles. A la mañana siguiente avistó sobre el cabo de San Vicente a la flota adversaria –sotaventada en este punto debido al fuerte viento del este–, que mandada por el teniente general José de Córdova y Ramos acababa de escoltar un convoy a Cádiz. El resultado del combate propició que, concluida la función, el grueso de la flota española quedase bloqueada en Cádiz por los británicos. Si hasta entonces el transporte de caudales y tropa a Baleares había venido efectuándose sin novedad, esta nueva situación estratégica iba a acarrear diversos quebraderos de cabeza para asegurar las comisiones a las islas, por cuanto navíos de línea, fragatas y buques menores británicos iban a cruzar el Mediterráneo para tratar de impedirlo, destruyendo o apresando cuantos buques españoles encontrasen en su travesía. Un claro ejemplo de este hecho son los cuadernos de bitácora de numerosos navíos de 74 cañones, así como de fragatas y corbetas destinadas en la «estación naval del Tajo», que tras pasar al Mediterráneo y avituallarse en Malta o en algún puerto italiano, se presentaban ante las costas levantinas para perturbar la navegación desde el Ampurdán hasta Almería⁷. Así pues, para asegurar el transporte de efectos a las islas se necesitaría una división ligera que, burlando y dejando atrás a los más lentos navíos de línea británicos, fuera capaz de hacer frente, en caso necesario, a las fragatas o bergantines que acompañaban generalmente a aquellos, puesto que solían navegar en pequeñas divisiones de dos a tres buques. En esta complicada situación empiezan a documentarse los cruceros de una división de fragatas que, con dotaciones a las que se adeudaban pagas, repletas generalmente de gente de leva sin noción alguna del pundonor militar y carente de instrucción, llegarían a cumplir –en la medida de lo posible– su objetivo. Estudiamos seguidamente los acontecimientos navales de esta división, encomendada al mando de un valiente marino manchego.

Formación de la división de Juan Lodares (1797)

Juan-Pablo Lodares y de Los Cobos había nacido en 1756 en Hinojoso del Marquesado (hoy Los Hinojosos), provincia de Cuenca. Tras sentar plaza de guardiamarina junto a su hermano Ángel-José, tomó parte en la guerra de

(6) GARDINER, Robert, y NICHOLAS, Tracy: *Fleet Battle and Blockade. The French Revolutionary War 1793-1797*, Chatham Publishing, 1996, p.121.

(7) El National Archive (TNA) contiene la mayor parte de los cuadernos de bitácora de esta época, tanto de sus capitanes (*Captain's log*) como de sus pilotos (*Master's log*).

emancipación estadounidense mandando la balandra *Recurso*, participó en el bombardeo de Argel del año 1784 como ayudante del general Barceló, y en los años sucesivos estuvo al frente de numerosas embarcaciones, como el jabeque *Pilar* y el lugre *San León* (1786), la fragata *Florentina* (1793) o los navíos *San Fulgencio*, *San Isidro* y *San Joaquín* (1794-1795)⁸.

En mayo de 1797, el capitán Lodares fue comisionado para que, con el mando de las fragatas *Casilda* y *Pomona*, transportase a Italia a los arzobispos de Toledo, Sevilla y Selencia. Tras desembarcar en Liorna a los preladados, siguió su viaje a Florencia, donde embarcó 9.500 fusiles, con sus respectivas bayonetas, a fin de conducirlos a España, para arribar el 31 del mismo mes a Cartagena sin ser descubierto por los británicos. Así «fue del agrado y aprobación del Rey el esmero y puntualidad con que ha desempeñado V.S. la comisión que se le confió ...»⁹.

Como consecuencia de este viaje que tan elevado concepto mereció al rey, por real orden de 20 de junio el monarca encomendó al marino manchego el mando de una división formada por las fragatas *Flora*, *Soledad*, *Sabina* y *Santa Teresa*, y por el bergantín *Vencejo*. Tenía esta fuerza que dirigirse a Algeciras y, una vez allí, quedar a las órdenes del comandante del apostadero de marina del lugar, pues la plaza debía reforzarse urgentemente ante el riesgo de ser ocupada por el enemigo¹⁰. Para ello tendría que burlar a los numerosos buques británicos que operaban desde Gibraltar, entre ellos cuatro fragatas de guerra, un bergantín y un jabeque que habían salido de la bahía del Peñón el 14 anterior y cuyo paradero se ignoraba¹¹. El apostadero algecireño debía reforzarse también con otra división de fragatas que operaba en el Mediterráneo por este tiempo, constituida por la *Pomona*, la *Casilda* y la *Dorotea*, a las órdenes del capitán de navío Félix O'Neill.

Luego de que Lodares pidiese sustituir los cañones de 6 libras que montaban las fragatas por obuses de 32, y tripuladas estas excepcionalmente por gente de mar –ese mes solo 45 hombres procedían de leva¹²–, el 8 de julio la división zarpó de Cartagena hacia Málaga, donde recogió dos lanchas cañoneras destinadas a la defensa del referido apostadero. El día 12 salió rumbo a Algeciras, si bien hubo de regresar ante las noticias de que fuerzas enemigas superiores esperaban su recalada en el Estrecho. Aprovechando el viento terral, en la madrugada del día 23 verificó de nuevo su salida para Algeciras, donde las fragatas fondearon felizmente el 26 de julio, si bien antes hubieron de tocar en Ceuta para reconocer bien el Estrecho¹³. En

(8) AGMAB, Cuerpo General, exp. 620/630, expediente personal de Juan Pablo de Lodares y de los Cobos.

(9) AGMAB, EaE, leg. 179, correspondencia de Lodares sobre este viaje, Lodares a Lángara, 03/06/1797.

(10) *Ibidem*, leg. 176, marqués de Roben a Juan de Lángara, 23/07/1797.

(11) *Ib.*, Francisco de Borja a Juan Lodares, 25/06/1797.

(12) *Ib.*, 27/06/1797.

(13) *Ib.*, Juan de Lodares a Juan de Lángara, 27/07/1797. Se separaron los bergantines *Cazador* y *Ligero* y el lugre *Experimento*, lanchas cañoneras y mercantes que convoyaba.

Algeciras, los buques de Lodares se agregaron a la división que mandaba por entonces el comandante del apostadero, jefe de escuadra don Bruno de Heceta, formada además por las fragatas *Venganza* y *Guadalupe*.

A primeros de agosto aprobó el rey que una de las fragatas de la división estudiada se agregase a estas dos para cruzar, bajo el mando del brigadier don Miguel-Félix de Goicoechea, entre Tarifa y Punta del Carnero, de modo que se obligase a la escuadra enemiga que bloqueaba Cádiz a destacar navíos para reforzar los convoyes que salían del Peñón¹⁴.

Lodares permaneció en la bahía hasta las 22:00 del 21 de septiembre 1797, cuando, aprovechando los vientos del cuarto cuadrante y las noches oscuras, se le mandó transportar 150.000 raciones de víveres a Málaga con las fragatas *Flora*, *Teresa*, *Soledad*, *Guadalupe* y *Venganza* y el bergantín *Vencejo*, destinados a aprovisionar los buques que debían invernar allí –las dos últimas fragatas, sin embargo, deberían dirigirse a Cartagena–¹⁵.

De vuelta en Málaga al día siguiente de su partida¹⁶, nuestro biografiado, a finales de este mismo mes, elevó un escrito en el que daba cuenta de la penosa situación económica de sus dotaciones y de que esta era causa de deserción –de la cual se le advirtió ser personalmente responsable–. Así las cosas, rogaba que se las socorriese con dos pagas, pues «los comandantes de las fragatas y bergantín de la división de mi cargo me han representado, en varias ocasiones, acerca de la necesidad extrema en que se hallan las guarniciones y tripulaciones de sus respectivos buques, de que se les provea sin pérdida de tiempo de alguna ropa para cubrir sus carnes; y que de no verificarse en la presente estación de otoño, es de temer, que según el estado de desnudez en que casi todos se encuentran, no podrán resistir la intemperie del inmediato invierno»¹⁷.

El 1 de octubre de 1797 la división quedaba surta en Málaga, donde subsistió todo el mes. Estaba formada por los buques siguientes¹⁸:

<i>Buque</i>	<i>Capitanes</i>	<i>Segundos</i>	<i>Plazas</i>
Fr. <i>Flora</i>	Joaquín R. de Rivera (Cmte. división Lodares)	TN. Tadeo Delverme	298
Fr. <i>Santa Teresa</i>	CF Pablo Pérez	TN Julián Velarde	288
Fr. <i>Guadalupe</i>	CF José de la Encia	TN. Francisco Millau	283
Fr. <i>Soledad</i>	CF Antonio Quesada	TN Manuel Agüero	306
Fr. <i>Venganza</i>	TN José de Navas	TN Antonio Angosto	248
Bg. <i>Vencejo</i>	TN Bernardo del Bosco	AF Pedro Landazuri	108

FUENTE: AGMAB

(14) Ib., leg. 178, San Ildefonso, 04/08/1797.

(15) Ib., leg. 176, Bruno de Heceta a Juan de Lángara, 21/09/1797 y 25/09/1797.

(16) Ib., leg. 179, Lodares a Juan de Lángara, 23/09/1797.

(17) Ib., leg. 176, Juan de Lodares a Domingo José Arquellada, 28/09/1797; aprobó el Rey por real orden del 6 de octubre se socorriesen a las dotaciones.

(18) Ib., «Estado general de la fuerza en que se hallan los buques de la división ...», 01/10/1797. Las abreviaturas para esta y todas las tablas similares hacen referencia a los grados de



Fragatas españolas en el puerto menorquín de Mahón. Óleo de John Thomas Serres del siglo XIX. Procedencia: internet MacConnal-Mason Gallery (<https://www.masterart.com/artworks/17767/john-thomas-serres-the-spanish-frigate-san-carlos-off>). Ubicación original: colección privada

El día 11 nuestro comandante elevaba un escrito mortificándose por no haber podido hacerse a la vela para batir al corso enemigo, cosa que habían impedido los tiempos, duros y variables. Tampoco habían podido zarpar para Cartagena las fragatas *Venganza* y *Guadalupe*¹⁹, cuya salida se canceló porque, cuando estaban prontas a dar la vela, a vista de puerto se advirtió la presencia, el día 13, de una fragata y un navío enemigos, los cuales siguieron un rumbo desconocido²⁰. Por ignorarse el paradero de estos buques, así como por las noticias de que en Gibraltar había fuerzas mayores, la división de Lodares permaneció en puerto durante todo el invierno de 1797 en estado de especial alerta, ante la noticia (del 12 de diciembre) de que una división británica tenía intención de atacar Málaga y destruir las fragatas²¹.

Llegado enero de 1798, la *Venganza* y la *Guadalupe*, como consecuencia de los recios temporales, aún no habían salido para Cartagena²², si bien el 2 de

los oficiales de guerra: capitán de navío (CN), capitán de fragata (CF), teniente de navío (TN), teniente de fragata (TF), alférez de navío (AN), alférez de fragata (AF) y guardiamarina (GM).

(19) Ib., Juan de Lodares a Juan de Lángara, 11/10/1797.

(20) Ib., 20/10/1797.

(21) Ib., Rafael Vasco a Juan Lodares, 12/12/1797.

(22) Ib., leg. 185, «Estado general de la fuerza con que se hallan los buques...», Juan de Lodares, 01/01/1798

febrero pudieron finalmente fondear en la capital departamental²³. Los buques de Lodares no registraron novedad alguna, salvo por la ocasión en que la división zarpó hacia Almería el 22 de febrero, para regresar a los cinco días convoyando tres mercantes cargados con betunes²⁴. Igualmente, en marzo no hubo que reseñar novedad de interés alguna, aunque debemos señalar los destrozos causados en el muelle malagueño por el temporal del día 24, entre ellos, la destrucción del timón de la *Santa Teresa*, que quedó brevemente inutilizada.

Al socorro de Baleares. Apresamiento de buques corsarios y de guerra (1798-1799)

Durante el mes de abril, la división permaneció anclada en el puerto de Málaga, sin actividad, formada por las fragatas *Flora* (insignia), *Teresa* y *Soledad* y por el bergantín *Vencejo*²⁵. En mayo 1798 se mandó que las fragatas del marino manchego se uniesen en Cartagena a la *Venganza* y la *Guadalupe* para dirigirse juntas a Barcelona, en cuyo puerto debería embarcar el regimiento de infantería de Borbón con destino a Baleares²⁶; no obstante, pese a lo gravoso que resultaba para el Erario transportar en embarcaciones particulares a la tropa de este regimiento, el embarque de estos soldados en los buques de Lodares no se llegó a ejecutar. Justo a partir de este instante, y hasta finales de siglo, la división se ocupó en líneas generales de suministrar apoyo logístico a las guarniciones de las islas Baleares, siguiendo siempre las directrices del comandante del departamento de Cartagena, el teniente general don Francisco de Borja.

El 7 de junio, las tres fragatas y el bergantín zarparon de Málaga para Cartagena²⁷. A las 09:00 del 12 siguiente, estando la división sobre el cabo de Gata, el comandante destacó a la *Soledad* para perseguir una embarcación sospechosa, a la que apresó felizmente y que resultó ser la polacra corsaria británica *Intrepid*, del porte de 16 cañones de a 6, con base en Gibraltar y 56 individuos de dotación a las órdenes del capitán Nicolo Cadamarchi²⁸. La polacra quedó unida a la navegación de la *Soledad*, pero al día siguiente, habiéndose averiado el velamen como consecuencia de un fuerte temporal que

(23) Ib., Juan de Lodares a Juan de Lángara, 20/01/1798 y 24/01/1798; Rafael Vasco a Juan de Lángara, 31/01/1798; Francisco de Borja a Juan de Lángara, 03/02/1798. La *Venganza* y la *Guadalupe* no regresarían a la división, pues se separaron para llevar al cónsul general de Argel.

(24) Ib., José Blas de Pareja a Juan de Lángara, 24/02/1798 y 28/02/1798; Lodares a Lángara, 28/02/1798.

(25) Ib., «Estado general de la fuerza con que se hallan...», Juan de Lodares, 01/04/1798.

(26) Ib., leg. 182, Francisco de Saavedra a Juan de Lángara, 21/05/1798.

(27) Ib., leg. 185, Rafael Vasco a Juan de Lángara, 09/06/1798.

(28) AGMAB, Corso y Presas, leg. 5214, «Relación de la Gente de la Pollacra Ynglesa prisionera llamada *Yntrépida*», Cartagena, 26/06/1798.

causó mar gruesa, su jefe de presa, el teniente de fragata Luis Selva, hubo de arribar con ella a Almería. El buque estaba sobrecargado por «tener en bodega los cargamentos de varias presas que había hecho»²⁹.

El 1 de julio, la división de O'Neill capturó sobre Cabo Tiñoso un místico corsario británico de dos cañones³⁰, aunque por real orden de 21 de agosto 1798 se dispuso que las fragatas de esta división se uniesen a las de Lodares³¹, cuya flota quedó formada por la *Flora* (insignia), la *Casilda*, la *Proserpina* y la *Pomona*, operando con base en Cartagena.

El 31 de agosto la división dio la vela convoyando tres embarcaciones fletadas por cuenta de la Real Hacienda, que conducían a Baleares 400.000 reales para la construcción naval en el astillero de Mahón. La mañana del 1 de septiembre, estando en el meridiano del cabo de San Antonio, se avistaron por el sur dos embarcaciones que ceñían el viento calmoso del suroeste por babor. El manchego destacó la fragata *Proserpina* para que las reconociera, mientras él, con el resto de los buques, quedaba en situación de tomar el fondeadero de Benidorm en caso de que las fuerzas avistadas fuesen superiores; al día siguiente volvieron a divisar las referidas velas, aprovechando Lodares las alteraciones del viento sobre bordos por el norte de Ibiza, en cuya intermediación la fragata *Proserpina* capturó, la tarde del 4 de septiembre, el lugre corsario británico *Daphne*, con 32 hombres de dotación a las órdenes del capitán John King, represando a su vez un bergantín español llamado *San Antonio* que el corsario había capturado tres días antes –uno de los bajeles particulares antes referidos fletados por el Erario en Barcelona–, con 250 soldados del regimiento de Borbón que conducía de transporte. Lodares desembarcó a estos soldados en Ibiza, para fondear el 7 de septiembre en Palma a fin de proseguir su viaje a Menorca³².

Teniendo noticia el comandante del departamento de Cartagena, teniente general Francisco de Borja, de que varios bajeles menores británicos cruzaban en sus intermediaciones, destacó el día 3 de octubre dos lanchas cañoneras que lograron apresar el falucho de guerra británico *Alboran*, buque de abasto del bergantín HMS *Corso* que cruzaba a vista de la Torre del Estacio, en el cabo de Palos. Viendo cómo los españoles se llevaban el buque con sus oficiales, el *Corso* dio caza a las lanchas hasta que, hallándose estas cerca de tierra, viraron y le hicieron frente, disparándole cuatro andanadas que lo pusieron en fuga³³. El 7 de octubre 1798, regresando la división de Baleares a Cartagena,

(29) AGMAB, EaE, leg. 183, Luis Selva a Juan de Lángara, 15/06/1798; Luis Selva a Francisco de Borja, 22/06/1798.

(30) GUILLÉN, Julio: *Las campañas de San Martín en la fragata Santa Dorotea*, IHM, 1966, p. 47. Véase también *La Marina. Revista Científica, Militar...*, vol. 3, p. 53.

(31) AGMAB, EaE, leg. 183, San Ildefonso, 21/08/1798; Alejandro de Terán a Juan de Lángara, 25/08/1798.

(32) *Ibidem*, leg. 186, Juan de Lodares a Juan de Lángara, 08/09/1798; Corso y Presas, leg. 5214, Francisco de Borja a Juan de Lángara, 22/09/1798.

(33) Para la presa del *Alboran*, véase VELA, Rubén E.: *Presas de la Armada española, 1779-1828*, 2017, p. 69.



Fuga del bergantín HMS *Corso*, a la derecha de la imagen, 7 octubre 1798, cañoneado por las fragatas de Lodares. Óleo de Thomas Luny, s. XIX (hoy perdido), a partir de un boceto del capitán del propio *Corso*, Bartholomew James. Procedencia: imagen escaneada del libro *Journal of Rear-Admiral Bartholomew James 1752-1828*, p. 378. Navy Records Society, 1896. Mi colección particular. Ubicación original: destruido o en paradero desconocido

encontró a este bergantín cruzando de nuevo sobre el cabo de Palos, persiguiéndolo inmediatamente; aprovechando una calma y a fuerza de remo, el *Corso* pudo sortear la caza cuando su comandante ya lo daba por perdido. El hecho mereció en Inglaterra hasta un óleo, como podemos comprobar aquí³⁴.

El 8 de octubre 1798, todos los buques apresados por la división dieron fondo en Cartagena: el citado *Daphne*, del porte de 18 cañones, aunque con 16 de a 6 libras montados (jefe de presa, teniente de navío Gabriel Vial); la falúa corsaria de 6 cañones *Revenge* (jefe de presa, alférez de navío Pedro-Favio Bucheli), y el falucho corsario de 3 cañones *King George* (jefe de presa, guardiamarina José Pasalagua). La división represó además dos jabeques mallorquines, nombrados *Santo Cristo de Santa Cruz* y *Virgen del Rosario*, así como un falucho valenciano nombrado *Las Ánimas*, marinadas estas presas por dos pilotines y marineros de sus fragatas³⁵.

(34) LAUGHTON, J.K, y SULLIVAN, J: *Journal of Rear-Admiral Bartholomew James, 1752-1828*, Navy Records Society, 1896, p. 378. El título del óleo, hoy en paradero desconocido, es *Escape of the Corso brig, 18, Commander Bartholomew James, from a squadron of Spanish frigates in 1798*.

(35) AGMAB, EaE, leg. 186, Francisco de Borja a Juan de Lángara, 09/10/1798. Porte y equipaje de los corsarios en VELA: ob. cit., pp. 159-160.

Mandó su majestad comprar el lugre *Dafne* por 155.710 reales de vellón, y el *Real Jorge*, por 13.962, que fueron incorporados a la Real Armada con estos mismos nombres³⁶. Junto con el antes citado *Alborán*, tendrían los tres una provechosa carrera en ella. El porte de las fragatas y el número de individuos que conformaban sus dotaciones, con fecha del 6 de noviembre 1798, era el siguiente³⁷:

<i>Fragata</i>	<i>Capitán</i>	<i>Artillería</i>	<i>Plazas</i>
<i>Flora</i>	CF Joaquín R. de Rivera (Cmte. división Lodares)	28 cañones x 18 libras, 12 x 6, 4 obuses x 32, 2 ob. x 24 y 8 ob. x 3	306
<i>Casilda</i>	CF Benito Santacilia	26 cañones x 12, 8 x 6, 8 obuses x 8 y 12 ob. x 3	286
<i>Proserpina</i>	CF Joaquín Vial	26 cañones x 12, 4 x 6, 4 carronadas x 36, 8 obuses x 32 y 12 ob. x 3	303
<i>Pomona</i>	CF Francisco Villamil	26 cañones x 12, 6 x 6, 8 obuses x 32, 6 ob. x 3	299

Tabla realizada a partir de los «Estados de Fuerza y Vida» de la división de Lodares para noviembre de 1798. Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)

De vuelta en Cartagena, la división levó anclas para Barcelona con la finalidad de embarcar en este puerto refuerzos de artillería y tropas para Baleares, lo que se verificó el 10 de noviembre. Siguiendo su rumbo al archipiélago con toda fuerza de vela, Lodares pudo comprobar la desproporción en el andar de sus cuatro buques, lo que constituía un perjuicio en cazas y retiradas por tener queacompararse al menor de todas. Así, estando dos días después sobre la costa noroeste de Mallorca con vientos bonancibles, la *Flora* y la *Santa Casilda* dejaron atrás a sus compañeras para emprender la caza de la corbeta de guerra HMS *Peterell*³⁸, teniendo el manchego el honor de rendirla personalmente con su fragata. La británica, que iba al mando del teniente de navío George Long, había sido despachada a las costas mallorquinas para impedir cualquier socorro a Menorca, que por entonces estaba siendo invadida por una flota británica a las órdenes del vicealmirante John Duckworth.

Reproducimos un extracto del cuaderno de bitácora de la *Flora*, remitido por el comandante de la división al general don Francisco de Borja, en el que se lee:

(36) AGMAB, EaE, leg. 182, 18/12/1798. Tuvo el *Dafne* una dilatada carrera en la Armada, especialmente como guardacostas en Puerto Cabello. El *Rey Jorge* sería transferido al apostadero de Palma de Mallorca.

(37) *Ibidem*, leg. 185, Estados de Fuerza y Vida de las fragatas, 06/11/1798.

(38) Corbeta (*sloop-of-war*) de la clase Pylades; en 1817 sería categorizada como fragata (*sixth-rate*). Botada en 1794.

«Día 11 al 12. Se ceñía el viento por babor con proa SE, y a las 2 ½ descubrieron de los topes una vela hacia cabo de Pera, y a corto rato se reconoció venía en popa con viento del SE y ser buque de guerra, conoció muy luego su empeño y tomó la mura de babor para montar cabo de Pera que las fragatas le tenían ganado, y reviró para el de Formentor por el que consiguió salida : a las 5 de la tarde hallándose la *Flora* y las demás fragatas a distancia de 3 a 4 millas en su caza, que continué toda la noche en los rumbos de 1.º y 4.º cuadrante, siguiéndola con el anteojo, y disparándola algunos cañonazos de tiempo en tiempo con las miras, a que contestó con dos cañonazos de retreta que rompieron la driza del fock y sobrejuanete de proa. Al amanecer subsistía a tiro muy corto como toda la noche, la *Casilda* unida, la *Pomona* muy distante por la popa de la *Flora*, y la *Proserpina* a vista de topes: a las 7 ½ se le disparó un cañonazo, y al principiar a hacerle fuego arrió la bandera y se atravesó sin contestar. Desde luego pasó el oficial de órdenes de la división a traer al comandante y oficiales que destiné a la fragata *Casilda*, quedando en esta [*Flora*] el diario de navegación y estados de la corbeta apresada, nombrada la *Petrell* del porte de 26 piezas entre obuses y cañones, 114 hombres de tripulación, 8 oficiales y 13 marineros prisioneros que tenía en su buque de dos embarcaciones de Mallorca e Ibiza que había echado a pique»³⁹.

Rendido el buque enemigo a las 08:00, y a la vista del monte Puig Mayor, las fragatas *Flora* y *Casilda* echaron sus botes y lanchas al agua para trasladar a los prisioneros, cuyo transbordo duró hasta las 13:00. Verificada la operación, y reunida la *Pomona* con las dos primeras –la *Proserpina* todavía quedaba muy distante–, encomendó Lodares el mando de la presa al 2.º comandante de la *Flora*, teniente de navío Antonio Franco; junto a este y 68 hombres de mar, la marinaron los tenientes de fragata Antonio Castaños (ayudante de órdenes de Lodares) y Alejandro Marín, y el alférez de fragata Andrés Santiso, oficiales todos de la *Flora*. Solo catorce prisioneros quedaron a bordo de la *Peterell*, que Franco encontró en el mayor de los desórdenes, de suerte que se aplicó sin demora a reparar los cabos de babor y todos los desperfectos que fuera posible, y puso a los prisioneros bajo vigilancia pues, embriagados, causaban continuas trifulcas. También apostó centinelas en la cámara y escotillas, así como en los pañoles de despensa y la santabárbara, ordenando «que todo el que robase o maltratase de modo alguno a los prisioneros» sería castigado severamente.

Luego que marearon siguió don Antonio los movimientos de la fragata comandanta, rumbo a Menorca, para verificar el transporte de caudales y con la *Peterell* incorporada a la división. Al amanecer del 13 de noviembre avisaron a Franco de que desde el tope demoraban seis buques al esnoroeste. Lodares enarboló señal de forzar la vela, lo que ejecutó Franco con las principales, juanetes y estáis. Minutos después la comandanta repitió señales, indicando que las velas avistadas eran enemigas. Estando el viento variable del oeste al oesnoroeste fresco, siguió Franco unido a la división en vuelta del sursuroeste, «sin poder largar las alas por estar destrozadas, y despelonada la verga de gavia por el costado de estribor de resultas de un balazo». Advirtiéndole que no podría seguir el andar de

(39) AGMAB, EaE, leg. 186, nº 1, «Paso a manos de V.E. el extracto del Diario y acaecimientos...», Juan de Lodares a Francisco de Borja, 17/11/1798.

las fragatas por el que tenía la corbeta, trató de ceñir en dirección a la costa mallorquina, sobre el cabo de Pera, para aprovechar el primer golpe de viento favorable que se le presentase. Pero, descubierta por una división británica, la corbeta empezó a ser perseguida por el navío rebajado HMS *Argo*⁴⁰. Duckworth había enviado esta división desde Menorca, tras haber recibido noticias del avistamiento de las fragatas españolas y del rumbo que llevaban hacia la isla. Al no divisar ningún puerto o ensenada en que abrigarse, y teniendo al enemigo ya encima, Franco intentó virar con el fin de varar en la costa y pegar fuego a la presa, lo que no logró por el desorden en que se ejecutó la estiba y la poca habilidad de la marinería. Así que, tras consultar con el resto de los oficiales, siguió su marcha esperando la inconstancia de los vientos del Mediterráneo. A las 15:00, la corbeta contestó a la caza que intentaban darle con un cañonazo con bala, tras de lo que largó la bandera rojigualda; y a las 15:30, con el navío ya a tiro de cañón, disparó un segundo cañonazo indicando su rendición, para por último arriar velas seis millas al este de la isla de Cabrera⁴¹. Estos acontecimientos evidencian las dificultades que experimentaban nuestros buques a causa de la escasez de genuina gente de mar, que debía ser suplida con levas y condenados a penas leves. Por su parte, las fragatas españolas evadieron limpiamente a los enemigos, pues el 15 de noviembre entró la *Proserpina* en Palma de Mallorca, y el 17 la *Flora* hizo lo propio en Cartagena, seguida el 18 por la *Pomona* y el 19 por la *Casilda*.

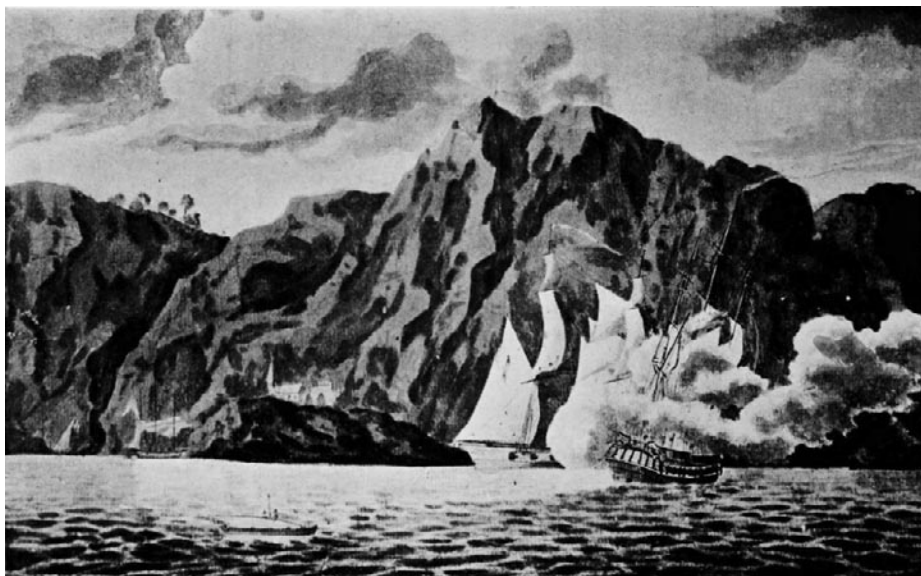
Pese a que su majestad aprobó la conducta del marino manchego, el teniente general Francisco de Borja, con su bonhomía y nobleza habitual, acusó al capitán de navío de poca previsión y de falta de miras. Antes de la salida de la división desde Cartagena, Borja había advertido a Lodares de la presencia de una escuadra británica que había pasado al este con un convoy de desembarco, quizá con objeto de tomar Menorca, y le previno tajantemente que no pasase a Mahón sin antes inquirir noticias positivas en Mallorca, a lo que Lodares repuso que así lo haría⁴². Podemos concluir, entonces, que nuestro biografiado obró contraviniendo las órdenes. Justificó su conducta refiriendo que las críticas solo podían ser entendidas después de todo lo ocurrido, y que para él y sus oficiales lo importante era desembarcar los caudales, sin tener Mallorca o Menorca orden preferente⁴³.

(40) AGMAB, Corso y Presas, leg. 5216, «Relación de lo acaecido durante el mando que obtuvo de la corbeta Inglesa nombrada la *Petrell* apresada por la fragata *Flora*, y división del Capitán de Navío Don Juan Pablo Lodares», TN Antonio Franco, Cartagena, 29/12/1798.

(41) *Ibidem*. Véase también TNA, Kew, Londres, ADM 12/78, Digests 1-52, y ADM 12/79, Digests 53-104 [1798]; ADM 51, 1254, y ADM 52, 2708, diarios de navegación. Franco escribió que los cañonazos detonaron entre las 16:00 y las 16:30. La *Peterell* represada fue marinada por el 2.º teniente del *Argo*, Justice Finley, y conducida a Mahón.

(42) AGMAB, EaE, leg. 186, Francisco de Borja a Lodares, 17/11/1798.

(43) *Ibidem*, Lodares a Francisco de Borja, 19/11/1798. Las críticas de Borja llenaron a Lodares «de sentimiento al leer unas reconvenções, que solo pueden tener lugar después de vistos los efectos, pues aunque en conservación discurrendo sobre el destino que pudiera llevar la escuadra enemiga, convenimos que para mayor seguridad de la comisión sería lo más acertado tocar de paso en Palma, era cuando el objeto de la salida solo [se] reducía al transporte de caudales para las islas ...». Esta explicación bastó para que, junto a los testimonios de los comandantes de las fragatas, y por el hecho de haber apresado una corbeta, el rey se dignase aprobar su conducta.



Bosquejo de la corbeta HMS *Peterell* en acción contra un bergantín francés, realizado por su capitán en el año 1800. Procedencia: imagen escaneada del libro *Jane Austen's Sailor Brothers*, publicado por John Hubback en 1906. Mi colección particular. Ubicación original: destruido o en paradero desconocido

Hubo posteriormente en la Corte una larga polémica con el trato dado a los prisioneros, un supuesto atropello al honor por parte de los españoles que ya ha sido desmentido en otro trabajo, consecuencia probablemente de los delirios de embriagados tripulantes ingleses⁴⁴.

El 25 de diciembre 1798, no hallándose gente de mar suficientemente competente para habilitar en Cartagena la fragata *Santa Catalina*, esta fue sustituida en la división por la *Guadalupe* y la *Teresa*⁴⁵. Menorca había caído en manos inglesas, así que la idea de perder también la mayor isla del archipiélago balear ni se consideraba, de modo que el flujo de tropas, efectos y artillería hacia Palma debía incrementarse aún más. Y, pese a que los británicos no sometían las costas del Levante español a un bloqueo cerrado, habían iniciado hacía meses una cobertura al corso particular, practicado a su vez por embarcaciones latinas que simulaban ser pescadoras. Navíos enemigos patrullaban con frecuencia el cabo de Palos, haciendo que las fragatas españolas tuviesen que esquivarlos con derrotas desusadas y no poca pericia marinera en las recaladas.

El 1 de enero 1799 Lodares zarpó de Cartagena con la *Flora* (insignia), la *Proserpina*, la *Santa Teresa*, *Nuestra Señora de Guadalupe* y la *Pomona*. A

(44) VELA, Rubén E.: ob. cit., 2017, pp. 64-65.

(45) AGMAB, EaE, leg. 189, Francisco de Borja a Juan de Lángara, 25/12/1798.

unas millas del puerto cruzaba el bergantín corsario británico *Herald*, del capitán Thomas Peckslock, con doce cañones montados y veintiséis individuos, bergantín que fue apresado y conducido con la división a Cartagena⁴⁶.

El porte de las fragatas y el número de individuos que conformaban sus dotaciones, con fecha de 1 de enero 1799, era el siguiente⁴⁷:

<i>Fragata</i>	<i>Capitán</i>	<i>Artillería</i>	<i>Plazas</i>
<i>Flora</i>	CF Joaquín R. de Rivera (Cmte. división CN Lodares)	28 cañones x 18 libras, 12 x 6, 4 obuses x 32, 2 ob. x 24 y 8 ob. x 3	301
<i>Guadalupe</i>	CF José de la Encina	26 cañones x 12, 8 x 6, 6 obuses x 32, 6 ob. x 3	291
<i>Proserpina</i>	CF Joaquín Vial	26 cañones x 12, 4 x 6, 8 obuses x 32, 12 obuses x 3, 4 carronadas x 36	301
<i>Pomona</i>	TN Ángel Jover Ortiz (interinamente)	26 cañones x 12, 6 x 6, 8 obuses x 32, 6 ob. x 6	297
<i>Teresa</i>	CF Pablo Pérez	26 cañones x 12, 8 x 6, 8 obuses x 32, 12 ob. x 3	264

Tabla realizada a partir de los «Estados de Fuerza y Vida» de la división de Lodares para enero de 1799. Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)

Volvieron a dar la vela el 9 del mismo mes –sin la *Pomona*–, para fondear el 11 de enero en Alicante, donde embarcó numerosa artillería con la finalidad de armar lanchas cañoneras destinadas a defender las costas mallorquinas. Era bien sabido que Alicante, merced a la atalaya de su castillo roquero y a las torres defensivas que jalonaban su costa hasta el cabo de San Antonio, era punto obligado de recalada para iniciar cualquier derrota. Enseguida y consecuente a real orden, el marino manchego encomendó el mando de la *Santa Teresa* y la *Proserpina* al del comandante de la primera, capitán de fragata Pablo Pérez Sigler⁴⁸, separándose la división en dos grupos para operar de manera independiente.

(46) TNA, ADM 7/328, registro patente de corso del *Herald*. Véanse también *Lloyd's List*, 3053, 29/01/1799, y *La Marina. Revista Científica, Militar, Administrativa...*, vol. 3, p. 55.

(47) AGMAB, EaE, leg. 187, Estados de Fuerza y Vida de las fragatas, 01/01/1799.

(48) AGMAB, EaE, leg. 187, Juan Lodares a Juan de Lángara, 12/01/1799. Pérez, natural de Santoña, pasó a la Real Armada en calidad de teniente de fragata en el año de 1778. Se halló en la guerra de Emancipación norteamericana a bordo de los navíos de la escuadra combinada, durante las campañas del canal de la Mancha, y tomó parte en la batalla naval del cabo Espartel a bordo del navío *Castilla*. En el *San Joaquín*, de la escuadra de Lángara, participó en el sitio de Tolón. Transbordó a la *Santa Teresa*, precedente del navío *San Vicente*, el 01/11/1796. Completó varios cruceros y desembarcó el 25/06/1798. El 01/12/1798 embarcó en la *Pomona*, y el 01/01/1799 volvió a transbordar a la *Teresa*, para comandarla. Hecho prisionero en la

Pérdida de la *Teresa* y la *Guadalupe*

Como refirió con acierto el historiador Julio Guillén, mal invierno resultó aquel, con colladas de nortes y levantes⁴⁹. A causa de los fuertes vientos, Lodares no pudo salir para Baleares hasta primeros de febrero⁵⁰; sin embargo, las fragatas de Pérez sí pudieron zarpar de Alicante el 31 de enero anterior, rumbo al puerto de Tarragona. Aquí embarcaron, el 3 de febrero, una compañía de guardias españolas y cuatro de valonas, que totalizaban 461 individuos destinados a reforzar Mallorca. Al amanecer del día siguiente levaron anclas y pusieron proa al archipiélago, en el que recalaron el 5 de febrero, dos leguas a sotavento del puerto de Sóller. El viento del oeste era tan duro que no permitió a Pérez granjear para barlovento, por lo que dispuso tomar abrigo en alguno de los fondeaderos de la parte este de la isla, aunque no pudo dirigirse a Alcudía por el viento contrario. A las 15:30 ambas fragatas dejaron caer el ancla en una pequeña ensenada llamada Cala Matzoc, ubicada entre el cabo del Freu y Punta Falconera. La *Teresa* varó y estuvo un cuarto de hora sin poder ser auxiliada por la *Proserpina*, pero pudo remediar las averías. Sin acabar de aferrar el aparejo, desde la última se avistaron dos navíos que con trinquete y mesana salían por el cabo del Freu, los cuales empezaron a largar más vela tan pronto como divisaron las fragatas. Puestas en fuga, quedaba al anochecer el primer navío a tiro y medio de cañón de la *Proserpina*, mientras que la *Teresa* empezaba a quedarse rezagada. Llegados a este punto, el capitán de fragata Joaquín Vial tiró por la borda los pliegos que llevaba y aligeró peso, consiguiendo así que la *Proserpina* lograra adelantarse algo, pues el navío además había arriado un poco las gavias. A las 19:15 observó cómo su perseguidor, que resultó ser el navío de 74 cañones HMS *Leviathan*, alterando su rumbo, emprendía la caza de la *Teresa*, que seguida muy de cerca por el otro buque, en este caso la fragata o navío rebajado de 44 cañones HMS *Argo*, quedaba a sotavento de la *Proserpina* y más atrasada. Unos cañonazos a tiro de pistola bastaron para que Pérez y su buque cayesen prisioneros. A las 20:00 lograba el capitán Vial zafarse del enemigo, según sus propias palabras, gracias tanto a la prontitud con que dio la vela como al esfuerzo que esta aguantó durante la caza, que si se hubiera prolongado más, «sin duda se perdían las dos»⁵¹.

Por lo que respecta a las citadas *Flora* y *Guadalupe*, que mandaba Lodares, zarparon de Mallorca al amanecer del 10 de febrero, llevando a bordo numerosa tropa del regimiento suizo de Carlos Yann con destino a Tarragona.

acción que sigue, fue conducido a Mahón y liberado en mayo de 1800. Mandó otras fragatas hasta que se retiró del servicio el 08/01/1808. AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/926, hoja de servicios de Pablo Pérez Sigler.

(49) GUILLÉN, Julio F.: ob. cit., p. 29.

(50) AGMAB, EaE, leg. 188, «El capitán de navío Juan Pablo Lodares ...», 01/02/1799.

(51) Ib., leg. 187. Que la *Teresa* varó lo explica José Soubirán, entonces miembro de la dotación de la *Proserpina*, quien con un bote de esta pudo alcanzar tierra cuando se encontraba entre las dos fragatas, a tiempo que la suya picó el cable y dio la vela, dejándolo atrás. Ib., José de Vargas Ponce a Juan de Lángara, 06/02/ 1799; ib., parte de Joaquín Vial a Juan de Lángara, 08/02/1799.

Por cierto que estos soldados, así como los reclutas valones antes mencionados, en las frecuentes tesituras complicadas que se producen en la mar —especialmente durante las maniobras—, estorbaban lo suyo, y encima la mayor parte de ellos no sabían una palabra de español.

El 11 de febrero 1799 las dos fragatas padecieron un fuerte viento del noroeste sobre la desembocadura del Ebro en Tortosa, que levantó mar rizada y les provocó no pocas averías en los aparejos. La *Flora* fue arrojada hasta las inmediaciones de Tarragona, mientras que la *Guadalupe*, del capitán de fragata José de la Encina, hubo de arribar forzosamente a Barcelona, donde fondeó el 12 de febrero, circunstancia que aprovechó para desembarcar a los suizos, notificando una «frecuente aparición de fuerzas superiores enemigas» a vista de puerto⁵².

En efecto, al día siguiente se avistaron dos navíos británicos rumbo al fondeadero, con intención inequívoca de capturar a la *Guadalupe* o de destruirla. Alertado, Encina situó su buque bajo los fuegos del castillo de Montjuich, a medio cable de la barra. En esta situación, los dos navíos se aproximaron presentando el costado, pero al acercarse los españoles les dieron una oportuna bienvenida: fuego graneado desde muelle, fragata y castillo, lo que obligó a retirarse a los enemigos. Viéndose libre de ellos, la *Guadalupe* soltó amarras de Barcelona a las 03:00 y echó el ancla en Palamós la tarde del 14 de febrero⁵³. El 14 de marzo siguiente se hacía a la vela desde este puerto, al habersele ordenado a Encina pasar a Alicante para cargar víveres y seguir con el transporte de tropas y efectos a Mallorca⁵⁴. Los ingleses incrementaban su actividad por los puntos de recalada clásicos del Levante, no viéndose libre de ellos las costas valencianas. Perseguida a la altura de Denia por un navío y una corbeta enemigos, durante la madrugada del 16 de marzo la *Guadalupe* encalló en los bajos del cabo San Antonio, naufragando y pereciendo ahogada gran parte de su dotación⁵⁵. Este horroroso hecho ha sido descrito en otros trabajos, no siendo menester nuestro el reproducirlos nuevamente aquí.

La *Flora* retornó sola a Baleares, abandonando el 24 de febrero la rada de Palma perseguida de cerca por fuerzas enemigas, si bien pudo fondear en Alicante luego de perder de vista a sus perseguidores, desembarcando a otros 217 soldados del regimiento suizo⁵⁶.

En marzo de 1799 asumió el mando interino de la división, por enfermedad de Lodares, el capitán de navío Pedro Colmenares, quien izó su insignia en la fragata *Venganza*⁵⁷. Los cruceros entre las costas del Levante y Baleares no cesaron en ningún momento, como podemos comprobar por documentos de archivo. Fueron en su mayor parte cruceros particulares, en los que raramente navegaban más de dos fragatas unidas si no era para convoyar bajeles

(52) Ib., Joaquín de Oquendo a Juan de Lángara, 07/02/1799; José de la Encina a Juan de Lángara, 13/02/1799.

(53) Ib., Vicente Ferrer a Juan de Lángara, 18/02/1799.

(54) Ib., 14/03/1799; ib., leg. 189, 09/03/1799.

(55) Ib., leg. 189, 22/03/1799, «Naufragio de la fragata de guerra la *Guadalupe*...».

(56) Ib., leg. 187, José Medinilla a Juan de Lángara, 02/03/1799.

(57) Ib., Francisco de Borja a Juan de Lángara, 16/04/1799.

mercantes cargados de víveres y alimentos⁵⁸. Al respecto, hemos visto un documento que nos ha llamado poderosamente la atención, dada la distancia durante la que los españoles hubieron de bogar para desprenderse de sus perseguidores. Resulta que, el 19 de septiembre, la *Flora* y *Venganza* regresaron a Cartagena de su comisión por la costa levantina, «teniendo varios encuentros con fuerzas enemigas muy superiores que lograron evitar, en especial de un navío que acercándoseles con ventolinas cuando ellas estaban en total calma, las puso en grave riesgo de ser atacadas, a no haber conseguido alejarse por un excesivo esfuerzo de sus tripulaciones, que las condujeron a remolque más de 25 millas»⁵⁹.

Su majestad había ordenado que, si las fragatas permanecían unidas cuando Lodaes se restableciese, se volviesen a poner su cargo, lo que en último extremo no verificaría por haberse unido los buques a la Escuadra del Océano⁶⁰. Por real orden, el 5 de noviembre 1799 nuestro biografiado recibió en Cartagena el mando de la *Proserpina*, con la que debía cruzar el Estrecho y dirigirse a Cádiz. Sin embargo, a las pocas semanas elevó un escrito en el que exponía el mal estado de la embarcación, cuyos fondos precisaban recorrida, cuya arboladura estaba necesitada de repuestos, y cuya tripulación era harto endeble, lo que a su juicio la exponía a ser apresada con facilidad; además, enfatizaba que «desde su vote [botadura] al agua y en tiempo que navegó en la división de mi mando, fue de las más zorreras»⁶¹. Sobre el alcázar de la fragata, Lodaes daba fondo en Cartagena, procedente de Málaga, la tarde del 21 de diciembre 1799, y el 24 entraba en Cartagena, de regreso de Mallorca, la *Flora*, del capitán Rivera⁶², que seguiría haciendo presas a los ingleses⁶³.

El último viaje que el marino manchego realizó mandando una fragata fue el del día 13 de marzo 1800, en que salió de Málaga para Cartagena, pues según real orden del 8 de febrero anterior se le previno ocuparse de la comandancia del apostadero de Algeciras, cargo del que tomó posesión el día 15 del mismo mes y año.

Las victorias de Lodaes contra los navíos HMS *Anson* y HMS *Hannibal*

En este nuevo destino sostuvo varias acciones de guerra contra las fuerzas sutiles de Gibraltar. De esos combates navales, el más digno de mención es el

(58) Ib., Joaquín Oquendo a Juan de Lángara, 16/06/1799.

(59) Ib., Francisco de Borja a Juan de Lángara, 21/09/1799.

(60) AGMAB, Cuerpo General, exp. 620/630, expediente personal de Juan Pablo de Lodaes y de Los Cobos.

(61) AGMAB, EaE, leg. 187, escrito de Lodaes en el muelle de Málaga, 30/11/1799.

(62) *Ibidem*, Francisco de Borja a Antonio Cornel, 24/12/1799.

(63) Así, entre junio y agosto de 1800, el TN Francisco Baldasano fue comisionado para que, con el bote armado de la *Flora*, apresara al abordaje al bergantín corsario británico *Phoenix*, al que condujo al departamento de Cartagena. AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/107, hoja de servicios Francisco Baldasano Ros.

que ocurrió entre las 12:00 y 13:00 del 29 de junio 1800, cuando, al mando de su flotilla de cañoneras, sostuvo combate contra otras varias de Gibraltar, así como con el navío rebajado de 44 cañones HMS *Anson*, del capitán Phillip C. Durham, que protegían la salida del Peñón de un convoy. Durante la acción, los españoles lograron apresar dos fragatas mercantes imperiales que escoltaba el navío, una armada con doce cañones y la otra con catorce⁶⁴.

El 6 de junio 1801, mandando siete lanchas cañoneras, concurrió al combate que en la rada de Algeciras dieron seis navíos británicos a tres navíos y una fragata francesa. Este encuentro es conocido como la «primera batalla de Algeciras», y en ella uno de los navíos británicos, el HMS *Hannibal*, varó y fue obligado a rendirse, principalmente por el fuego incesante de las baterías españolas de la costa. Pero a su rendición también contribuyeron lo suyo las cañoneras de Lodares, que lo agujerearon hasta desarbolar el pabellón británico.

De este combate se han ocupado extensamente tanto la historiografía nacional como la extranjera, así que no repetiremos aquí lo ya expuesto por otros autores⁶⁵. No queremos dejar de reproducir, sin embargo, el parte de la acción elevado por nuestro biografiado a la superioridad:

«Antes de ayer tarde fondearon en este surgidero procedentes de Tolón tres navíos franceses y una fragata mandados por el Contralmirante Linois, que iban a Cádiz con 1.500 hombres de transporte, e hicieron esta arribada de resultas de las noticias de haber sobre Cádiz fuerzas enemigas superiores: a las 7 de esta mañana hicieron señal las Torres del O. de avistarse con rumbo a Gibraltar seis navíos ingleses, pero a las 8 ½ se dirigieron a este fondeadero, entrando en él a la vela con viento al O: al momento se empezó un combate vigorosísimo por ellos, navíos y fragatas franceses, nuestras siete cañoneras, únicas que aquí había, y las baterías de tierra, y duró con el mismo tesón hasta las 2 en punto de la tarde, que se retiraron los navíos ingleses, dejando aquí varado y rendido el *Anibal* de 74: Los tres navíos y fragata franceses están varados y con averías de mucha consideración: de nuestras siete cañoneras quedaron voyantes solamente dos, y las otras cinco he mandado rehabilitarlas con la prontitud que permiten las pocas proporciones, excepto el místico *Delfín* que fue a fondo enteramente, por si vuelven los enemigos a atacarnos. Aún no he tenido noticia exacta de los muertos y heridos de nuestras lanchas: los navíos franceses han tenido muchos, y no habrán sido menos los de los enemigos: En el correo inmediato informaré a VE exactamente de todo para la debida noticia de S.M., y ahora me limito a recomendar el particular mérito que

(64) TNA, ADM 51/1310, *A journal of the proceedings of His Majesty's Ship the Anson*... Se lee en el cuaderno de bitácora de la *Anson*: «... close in shore & gave them a broadside made sail to the assistance of 2 neutral ships, at 3 observed the Gunboats take possession of them...». AGMAB, leg. 620/487, M. Goicoechea, 620/289; Cortés Borda, 620/130; Bauzá Moreno, hojas de servicios (mención de la acción. No se cita el nombre del *Anson*, encontrado por el autor en su cuaderno de bitácora).

(65) La batalla naval de Algeciras ha sido estudiada tanto por historiadores nacionales como extranjeros. Cesáreo Fernández Duro, así como William James u Onesime Troude, le dedicaron estudios minuciosos en sus obras, y más recientemente, desde un punto de vista naval y terrestre, ha hecho lo propio el coronel Rafael Vidal Delgado en su trabajo «El fuerte de Santiago y la batalla de Algeciras», *Regimiento de Artillería de Costa*, núm. 5, Algeciras, 2000.

han contraído estos oficiales y gente de que enviaré a VE la correspondiente relación en el mismo correo.

Nuestro Señor guarde la vida de VE muchos años. Algeciras y Julio 6 de 1801. Exmo. Sr. Juan de Lodares = Exmo. Sr. Dn. José Antonio Caballero»⁶⁶.

En noviembre 1801, Lodares transbordó a una goleta que lo transportó al departamento de Cartagena, en virtud de la disolución del apostadero de Algeciras. Sus numerosas acciones de guerra, en especial la del *Hannibal* –por la que recibió las gracias del rey–, propiciaron su ascenso a brigadier de la Armada, que se verificó el 5 de octubre del año siguiente.

Juan Pablo Lodares falleció en Córdoba, de enfermedad natural, el 3 de noviembre de 1802. Sirvan estas líneas de homenaje a la figura de este ilustre y bizarro marino manchego, cuya memoria no se cultiva como debería en su tierra.

Antecedentes del socorro del Surinam (1795-1796)

En el contexto de las guerras de Coalición, entre 1794 y 1795 el ejército republicano francés invadió y ocupó las Provincias Unidas de los Países Bajos, y en el curso de esta campaña su caballería, al galope, se adueñó de una importante escuadra de guerra que se encontraba inmovilizada en el hielo⁶⁷. Por entonces, la sociedad neerlandesa se encontraba dividida en dos bandos: «patriotas» y «orangistas»; los primeros, que deseaban un gobierno más democrático y una sociedad más igualitaria, sentían verdadera devoción por la Revolución Francesa, mientras que los segundos eran seguidores del absolutismo de la Casa de Orange y apoyaban la tradicional alianza con Gran Bretaña. Al gozar la invasión del beneplácito de los patriotas, los republicanos franceses reorganizaron las Provincias Unidas como un Estado satélite, que renombrado como «República Bátava» pasó a ser un aliado más de Francia en su guerra contra Gran Bretaña.

Uno de los bienes más preciados de los que se adueñaron los franceses fue la marina de guerra bátava, cuyas unidades, naturalmente, no fueron incorporadas a la Armada francesa, sino que, dirigidas por oficiales afines al bando patriota, continuaron operando con sus dotaciones nativas bajo el pabellón de la República Bátava⁶⁸. La incorporación de la flota neerlandesa a las fuerzas navales francesas supuso una amenaza directa para los intereses británicos en el Mar del Norte. Por este motivo, desde Londres se ordenó el bloqueo de la principal base naval de los neerlandeses en esas latitudes, Texel –destacando para ello al almirante Adam Duncan con una importante escuadra–, que alber-

(66) AGMAB, EaE, leg. 197, nº 24.

(67) Nos referimos a la captura de la escuadra neerlandesa en Den Helder, el 23 de enero 1795, compuesta por 5 navíos de línea, 3 fragatas, 6 corbetas y otras embarcaciones menores.

(68) Las fuerzas navales neerlandesas no se integraron en la Marine Impériale hasta el 6 de julio 1810, fecha del decreto de anexión de los Países Bajos a Francia.

gaba el grueso de los buques de guerra bátavos, bloqueo cuyas unidades menores solo pudieron burlar en ocasiones contadas.

Como consecuencia de la firma en 1796 del tratado de San Ildefonso –ya mencionado en páginas anteriores–, la República Bátava se convirtió *de facto* en aliada de España. Por entonces, los neerlandeses, centrados en los planes de invasión de Irlanda, no podían socorrer parte de sus territorios ultramarinos, a causa del bloqueo y de las pérdidas navales contra los británicos⁶⁹. Ante tal situación, pidieron a la corte española ayuda para socorrer a la colonia bátava del Surinam, en Sudamérica, y a tal efecto, el 31 de marzo 1797 ambas potencias firmaron el tratado de Aranjuez. Según sus términos, España debería enviar 1.200 soldados valones de infantería, los cuales, partiendo del puerto de Cádiz a bordo de cuatro fragatas españolas, tendrían que defender la colonia neerlandesa de las fuerzas británicas que la amenazaban. Ratificado el tratado el 28 de agosto, los gastos de la expedición correrían en todo momento a cargo de los bátavos. Analizamos a continuación los acontecimientos navales de esta división, puesta al mando de un honorable marino guipuzcoano.

La división de fragatas de Emparán (1797-1799)

La división se formó ese mismo año de 1797, constituida por las fragatas *Nuestra Señora de la Asunción*, *Efigenia*, *Ceres* y *Diana*, cuyo mando se encomendó al capitán de navío don Manuel de Emparán y Orbe, bravo marino nacido en 1754 en la localidad guipuzcoana de Azpeitia. Emparán sentó plaza de guardiamarina en 1766, y con el paso de los años, a fuerza de vela, fue escalando los sucesivos grados de la carrera militar. Sus hermanos Vicente, Miguel e Ignacio siguieron sus pasos en la marina de guerra, y todos alcanzaron el grado de oficiales del Cuerpo General.

Durante la contienda en apoyo de los estadounidenses, don Manuel mandó el brulote *Rosita*, y acabada la guerra efectuó un viaje a Filipinas como 2.º comandante de la fragata *Paz*. En 1790 obtuvo el mando de la *Palas*, y en los años 1794-1795 gobernó el navío *Intrépido*, con el que operó contra los republicanos franceses en el Mediterráneo y el Atlántico. Con esta dilatada trayectoria naval, y habiendo obtenido la aprobación general en cuantas misiones se le habían confiado, iba a ser el candidato perfecto para comandar la importante expedición.

Tal expedición, secretísima, reunía sin embargo las condiciones más notorias para su rotundo fracaso: buques en mal estado, dotaciones compuestas por ignominiosa gente de leva y travesía en la que probablemente abundaría el escorbuto. Con sus tripulaciones y guarniciones listas, esta división debería

(69) Además, por estos años los bátavos habían sufrido una gran pérdida de naves en reveses como la capitulación de la bahía de Saldaña (17 agosto 1796), la batalla de Camperdown (11 octubre 1797) o el incidente Vlieter (30 agosto 1799).

haber salido de puerto a finales de 1797, pero el bloqueo británico, sumado a otras numerosas causas, postergó su partida de Cádiz⁷⁰ hasta el año siguiente. Sobre esta demora, en una carta muy reservada de José de Mazarredo a Juan de Lángara, fechada de abril 1798, el primero exponía al segundo que el público se había alegrado de que las fragatas no hubieran podido salir de puerto,

«hasta el punto de atribuirlo con una piedad racional a providencia de Dios, que quiere libertarlas de su ruina (...) en efecto la estación en que van al suelo más malsano hasta para los aclimados a él, en que aun los que van de islas de Barlovento perecen en gran número, reducirá a nuestras fragatas al mes de llegadas entre muertos y enfermos a la mitad de su fuerza: que quiere decir, que las inhabilitará hasta para regresar sino en forma de mercantes, sin que puedan servir al paraje estacionadas en él, sino al contrario de peso y carga»⁷¹.

Ya en febrero del mismo año Emparán había alertado a Lángara de que se había propagado el destino de la expedición, y que «si [esta] no se dirige allí nada creo perder»⁷².

La elección de los capitanes de fragata y subalternos para tripular los buques se delegó en nuestro protagonista, pero todos se desentendieron del asunto. Se dictó entonces que los capitanes Pedro Mesa, Francisco Varona y Mauricio Ximeno tomasen el mando de las otras tres fragatas que componían la división, pero los tres rehusaron alegando problemas de salud. Esto enfureció al comandante del departamento de Cádiz, el teniente general Felipe López de Carrizosa, quien escribió que los referidos oficiales «no obtengan mando alguno mientras haya de quien echar mano, pudiendo solo destinarse de segundos en los navíos»⁷³. En último término, y en virtud de resolución del rey, los capitanes Irizarry, Zarauz y Pareja, por ser los de mayor antigüedad en el empleo, asumieron el respectivo mando de cada una de las tres fragatas.

Una expedición «infeliz y calamitosa»

Emparán recibió el derrotero del viaje en pliego cerrado, al igual que los demás capitanes de las fragatas, aunque estos últimos solo podrían abrirlos en el caso de tener que separarse de Emparán «por algún incidente».

Aprovechando la debilidad del bloqueo enemigo, y presionada por las circunstancias, el 24 de diciembre 1798 la división levó anclas de Cádiz junto

(70) Archivo del Museo Naval, col. Mazarredo, t. LVI, 13 a 27 de abril, f. 219-229, «Oficios sobre las causas que retrasan la salida de las cuatro fragatas del mando de Don Manuel de Emparán y sobre las instrucciones dadas a los comandantes; nueve docs. Id. 13 a 23 marzo, medidas tomadas»; ib., 21 de agosto a 24 diciembre, exp. relativo a la expedición de las fragatas destinadas a la defensa de Surinam.

(71) AGMAB, Exp. a Indias, sign. 23.022, José de Mazarredo a Juan de Lángara, 13/04/1798.

(72) *Ibidem*, Emparán a Juan de Lángara, 15/02/1798.

(73) *Ib.*, Felipe Lopez de Carrizosa a Juan de Lángara, 31/03/1797.

LAS DIVISIONES DE JUAN LODARES Y MANUEL EMPARÁN

a los navíos *San Ildefonso* y *San Fulgencio*, la fragata francesa *Vestale* y seis mercantes, que tomarían un rumbo diferente. Al hacerse a la mar, las fragatas españolas llevaban embarcados algo más de seiscientos soldados, la mitad de lo acordado en Aranjuez. El porte y número de los individuos que conformaban cada una de las dotaciones es el siguiente⁷⁴:

<i>Fragata</i>	<i>Capitán</i>	<i>Artillería</i>	<i>Plazas</i>
<i>Ceres</i>	CN Manuel Emparán (Cmte. de la división)	26 cañones x 12 libras, 4 x 6, 4 carronadas x 36, 8 obuses x 32 y 12 ob. x 3	355
<i>Asunción</i>	CF Antonio Pareja	26 cañones x 12, 8 x 6, 4 obuses x 24 y 12 ob. x 9.	315
<i>Diana</i>	CF Joaquín Zarauz	26 cañones x 12, 8 x 6, 2 x 20 y 4 obuses x 24	302
<i>Epigenia</i>	CF Santiago Irizarry	26 cañones x 12, 8 x 6, 4 obuses x 24 y 12 ob. x 3.	322

FUENTE: «Estados de Fuerza y Vida» de la división de Emparán para diciembre de 1798 (AGMAB)

Con órdenes de «no arribar a ningún puerto sin el más grave motivo»⁷⁵, Emparán puso rumbo a Cayena [Cayenne, Guayana Francesa], lugar de reunión en caso de que las fragatas se tuvieran que separar por una emergencia. Habiendo rebasado las Canarias, y estando el 1 de enero 1799 en 26° 30' N y 25° O, la división dio caza a un convoy enemigo que había zarpado de Londres para las Antillas Menores en noviembre anterior. Los mercantes iban escoltados por la fragata HMS *Daphne*, que habiéndose separado el 29 de diciembre, los dejó bajo la escolta de un mercante armado de nombre *Ealing Grove*, el cual, al ver a la división, pudo escapar arrojando por la borda dos anclas y parte de su cargamento. En la acción se apresaron los nombrados *Darlington*, *Swan*, *Friends*, *Barbadoes Friends* y *Patriot*, que fueron registrados y, a excepción del último, hundidos⁷⁶. Emparán ordenó transbordar al *Patriot* a las tripulaciones de todos los mercantes para dejar que prosiguieran su viaje, por no tener los ingleses otro medio con que regresar a puerto. Varias horas después se apresaría otro bajel mercante del mismo convoy, el bergantín *Spencer*, al que, tras quitarle todo lo que de valor llevaba –instrumentos náuticos incluidos–, se le dejó proseguir viaje⁷⁷. Como podemos adivinar, el marino guipuzcoano no quiso retrasar su comisión embarcando prisioneros, pues bastante incomodaban ya los soldados embarcados de las Guardias Valonas,

(74) Ib., leg. 24, doc. 58, Estados de Fuerza y Vida, 20/12/1798 (véase sign. 23.022).

(75) Ib., sign. 23.022, Manuel Emparán a Juan de Lángara, 03/1797.

(76) *The London Chronicle*, vol. 85, p. 303.

(77) *The New Jamaica Magazine*, vol. 3, 1799, p.197. A los pocos días, el *Spencer* cayó prisionero de la fragata francesa *L'Insurgente*.

cuyos reclutas, desmintiendo el nombre del regimiento, lejos de ser valones u españoles eran en su mayor parte húngaros y alemanes «vendidos» por Francia a España tras haberlos hecho prisioneros en las guerras de Coalición.

Desde Cayena, Emparán debía, según las órdenes del pliego, comunicar al gobernador del Surinam, Jurian F. Friderici, su llegada; así se garantizaría la seguridad de aquellas aguas y los medios necesarios para desembarcar sus fuerzas. El 20 de enero la división soltaba el ancla en el fondeadero del Niño Perdido (L'Enfant Perdu), a la vista de Cayena. Friderici fue informado de la arribada, así como de la voluntad de Emparán de proseguir hasta el Surinam, por sendas misivas del marino español y del ciudadano Monach, capitán del puerto. El guipuzcoano comunicó además al gobernador que le enviase «cuatro prácticos de estas costas, pues ninguno de los oficiales de las cuatro fragatas han cruzado estos mares»⁷⁸, a lo que Friderici respondió que siguiera rumbo a su destino, pues por esa costa no se encontraba bajel enemigo alguno que le pudiera incomodar, y que había dispuesto un embargo general a toda embarcación que tuviese la intención de salir del río Surinam. Finalmente, el 11 de febrero 1799 la división desembarcó en Paramaribo a los más de seiscientos soldados del Real Cuerpo de Guardias Valonas destinados a custodiar sus dependencias⁷⁹. Según las instrucciones que llevaba Emparán, la división debía quedarse «a las órdenes de las fuerzas de mar de la república báltava, y lo mismo en la navegación para regresar a Europa que se verificará unidas las fragatas a los buques de guerra holandeses que saldrán de Surinam convoyando una flota para Holanda, pero se separarán de ellos las fragatas cuando estén en paraje proporcionado para entrar en Puertos de España».

Luego de desembarcar a los soldados, la división operó en aquellas aguas – la mayor parte del tiempo anclada en el río–, y quedó por espacio de dos meses bajo el mando de los neerlandeses. En este periodo pocas fueron las novedades dignas de mención relacionadas con nuestros marinos –en contraste con los vaivenes que causaban los soldados mercenarios en la colonia, que no trataremos por no ser objeto del artículo⁸⁰–. Emparán comisionó al políglo-ta alférez de navío Miguel Roco Masopagano (de la *Efigenia*) para «tratar con los jefes de aquella colonia y entender en la rehabilitación de los cascos de la división, reemplazo de víveres y pertrechos, establecimiento de hospitales, restitución de desertores etc»⁸¹.

(78) Nationaal Archief (NA) de La Haya (Países Bajos), 2.01.28.01, inventarios... 1795-1800, «Manuel de Emparán al Exmo. S.^{or} ciudadano Frederici», 20/01/1799.

(79) NA, CO 111/3/35, f. 221-222, el gobernador holandés de Berbice...

(80) A título de ejemplo, el 25 de febrero, los capitanes Pareja e Irizarry, habiendo salido a dar un paseo acompañados por algunos de sus oficiales, encontraron una perrita de aguas de la fragata *Asunción* que se había escapado. Uno de los criados del gobernador se la arrebató a Pareja, a quien acusó de haber estropeado sus plantaciones. El criado llamó a decenas de esclavos que trabajaban allí, quienes no tardaron en presentarse con palos y machetes y empezaron a perseguir y atacar a los españoles, hasta que estos tomaron refugio en el fuerte Nueva Ámsterdam de la plaza. Las quejas eran infundadas. NA, ib., Pareja a Emparán, 25/02/1799.

(81) AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1041, hoja de servicios de Miguel Roco Masopagano.

Al dar la vela de vuelta a Europa durante el mes de mayo⁸², quedó únicamente para defender el Surinam el bergantín *Kemphaan*⁸³, de manera que, de repetirse un desembarco como el perpetrado contra Tenerife o Puerto Rico en la misma guerra, la colonia estaría perdida. Por añadidura, en las fortalezas escaseaba la pólvora, o al menos esto es lo que se desprende de un escrito del 28 de febrero anterior, en el que el gobernador pedía a Emparán entregar «unos millares» de la suya a la escuadrilla báltava del capitán Pieter Hart-sinck⁸⁴.

Los refuerzos depositados por los españoles –liderados por el coronel del regimiento de Guardias Valonas don Joaquín Poulle– sirvieron de poco, y a la postre la plaza, sin presentar defensa, capituló ante las fuerzas británicas de lord Hugh Seymour el 20 de agosto 1799. En consecuencia, los escasos españoles que había entre aquellos mercenarios serían enviados a la Península en calidad de prisioneros, mientras que el grueso de esta soldadesca se enroló en el ejército británico. Sobre el particular, no tiene desperdicio el siguiente testimonio de José de Liaño y Bustamante, oficial del ejército hecho prisionero por los ingleses, quien nos dice

«que sobre el 14 al 18 de agosto de este año, se presentó una escuadra inglesa como de veinte y dos velas de guerra entre mayores y menores, y que después de haber estado bordeando al frente del Puerto, como cuatro o cinco días, se entregó el Gobernador de Surinam a las armas Británicas sin tirar un cañonazo y según lo que entendió, fue vendida en cuatro millones de pesos. Antes de entrar las fuerzas inglesas se publicó un bando en la ciudad exponiendo que esta y sus habitantes estaban decididos y gustosos a vivir bajo la protección de la Gran Bretaña ...»⁸⁵.

Poco sabemos de la travesía exacta seguida por Emparán a lo largo del tornaviaje, aunque es de suponer que fue elegida por el propio marino, dado que los artículos del pliego cerrado nada disponían en contra. Lo que sí conocemos con certeza es que en junio 1799, estando ya de vuelta, su división apresó sobre las costas portuguesas a dos bajeles británicos: el bergantín mercante *Mary* y la corbeta armada en corso y mercancía *General Prescott*, del

(82) El AN Lope Funes escribió de su puño y letra que salieron del Surinam para Europa en mayo de 1799 (AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/432, servicios Lope Funes Murillo). Parece que Emparán realizó una salida el 16 de abril (NA, 2.01.28.01, inventarios... 1795-1800, 16/04/1799: «Ik profiteer van de gelegenheid van het vertrek van don Manuel d'Emparan met de spaansche divise ...»).

(83) NA, 1.10.74, inventarios del capitán H.A. Rijsterborgh, 1782-1801, bitácora *Kemphaan*. En su cuaderno de bitácora se lee que el día 11 de febrero se procedió al desembarco de las tropas valonas.

(84) NA, 2.01.28.01, inventarios... 1795-1800, Friderici a Emparán, Paramaribo, 28/02/1799. Esta escuadrilla, formada por las fragatas *Pollux* (44 cañones) y *Jagger* (36), los pingues *Iris* (16) y *Piet Hein* (22) y la goleta *Vliegende Visch* (16), dio la vela desde el Surinam para Europa a finales de marzo del mismo año.

(85) RODRÍGUEZ DEMORIZI, Emilio: *Cesión de Santo Domingo a Francia: correspondencia de Godoy, García, Roume, Hedouville, Louverture, Rigaud y otros, 1795-1802*, Impresora Dominicana, 1958, pp. 510-511.



Localización de Paramaribo en el río Surinam (Guayana Holandesa), protegida por la fortaleza Ámsterdam y el fuerte Zelanda. Detalle mapa francés de 1825, colección privada. Procedencia: internet (www.davidrumsey.com, David Rumsey Map Collection). Detalle extraído del mapa «Carte géographique, statistique et historique de la Guyane. Guyanes. H. Mardelot script. Grave par E. Machuel, Rue des Noyers, N.º 43, a Paris. Fonderie et Imprimerie de J. Carez. (1825)». Ubicación: colección de David Rumsey

mando del capitán Nicholls⁸⁶. Cabe mencionar que la fragata HMS *Cerberus*, de la que hablaremos enseguida, había represado anteriormente a esta corbeta, pues sobre la costa portuguesa cayó prisionera de un corsario español; por ende, el capitán de la *Cerberus* la marinó y despachó a Irlanda al cargo de un teniente de navío y de un guardiamarina, y las fragatas españolas tuvieron la fortuna de apresarla después. El 4 de julio, la división se hallaba ya sobre Estaca de Bares, pero hasta el día 17 no pudo fondear en Ferrol⁸⁷. Aquí Emparán puso a disposición del capitán general del reino de Galicia a los dos oficiales británicos capturados, que fueron enviados a Oporto tras ser canjeados por otros españoles⁸⁸. Igualmente entregó las dos presas mencionadas, pidiendo

(86) AGMAB, EaE, leg. 189, Dionisio Alcalá Galiano a Felix de Tejada, 09/07/1799. Un escrito de Dionisio Alcalá Galiano, encargado de escoltar un convoy con los navíos *San Ildefonso* y *San Pedro* y las fragatas *Esmeralda*, *Medea* y *Clara*, nos dice lo siguiente: «El 7 [de julio de 1799] me adelanté con los navíos y fragatas al puerto de Ribadeo, y supe por un corsario español a quien había reconocido el capitán de navío D. Manuel Emparán, que estaba el 27 del pasado en estas cercanías con las 4 fragatas de su mando y otra marchante apresada».

(87) Véanse, por ejemplo, los servicios de Antonio Tiscar o de Gregorio Roldán Quiñones (AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1068, servicios Gregorio Roldán Quiñones), que indican el 17 de julio 1799 como la fecha de desembarco.

(88) Sobre la presa de la *General Prescott*, véanse *Lloyd's List*, 3092, 20/08/1799, y *Lloyd's List*, 4031, 11/03/1800; AGMAB, Exp. a Indias, leg. [caja] 24, 24/12/1798. Para el canje de oficiales, véase AGMAB, Corso y Presas, leg. 5216. Los oficiales británicos apresados fueron el teniente de navío Kenneth MacKenzie y el guardiamarina Neville, quienes serían canjeados en Oporto



Vista de Paramaribo desde el Surinam. Grabado al aguatinta en color hecho por Pierre Beranger en 1817. Procedencia: internet (<https://inter-antiquariaat.nl/en/antiques/sold/paramaribo-suriname-pierreberanger-1817/>). Ubicación: colecciones privadas

que se abonase a sus tripulantes la mitad del valor de los géneros que transportaba la corbeta corsaria, tras una campaña –en sus propias palabras– «infeliz y calamitosa»⁸⁹.

El 20 de agosto, el marino guipuzcoano desembarcó en el departamento, y fue reemplazado en el mando de la división por el capitán de fragata Antonio Pareja, que transbordó de la *Asunción* a la *Ceres* para enarbolar su gallardete. En Ferrol habían quedado surtas, por este tiempo, las fragatas *Esmeralda*, *Clara* y *Medea*, que a ella quedaron agregadas y que el mes anterior habían estado convoyando embarcaciones a Santander bajo el mando del capitán de navío Dionisio Alcalá-Galiano.

El combate contra la fragata HMS *Cerberus*

Aprovechando el viento fresquito del suroeste que reinaba en La Coruña, a las 16:30 del 18 de octubre 1799 la división del capitán de fragata Antonio Pareja se hizo a la vela rumbo a Santander, con la misión de escoltar un convoy de 56 bajeles mercantes. Al día siguiente la división estaba sobre el

por el alférez de navío Joaquín Mella y el teniente de navío Ramon Deslobbes. TNA, ADM 7/328, patente de corso del *Prescot*, fechada del 04/09/1798.

(89) AGMAB, Corso y Presas, 16/10/1799.



Retrato de don Antonio Pareja y Serrano de León. Procedencia: internet. Cortesía del Museo Naval de Madrid. Ubicación: Museo Naval de Madrid

cabo de Peñas⁹⁰, con la *Ceres* a ocho leguas de la vanguardia del convoy, la *Esmeralda*, la *Diana* y el bergantín *Atocha* al sur, la *Clara* al oeste, y la *Asunción* y el bergantín *Paloma* cubriendo la retaguardia del convoy. Hacia las 20:00 Pareja escuchó un cañonazo al oesuroeste, seguido sin solución de continuidad por otras muchas detonaciones. Ordenó en consecuencia que el convoy se atravesase mura a babor y se dirigió hacia barlovento, dirección por donde continuaba el fuego, que por último cesó a las 21:45. Los cañonazos se debían a que la fragata de 32 cañones y de superior calibre HMS *Cerberus*, al mando del capitán James MacNamara, se había acercado al convoy aprovechando la oscuridad de la noche, entablando a las 20:00 combate con la fragata *Diana*, del capitán Zarauz. La española sostuvo el fuego y se retiró de la acción a las 21:00, buscando el apoyo de otras fuerzas de la división. Fue socorrida por la

Esmeralda, del capitán de fragata Rafael Butrón⁹¹, la cual, tras disparar una descarga cerrada, obligó a la británica a batirse en retirada. Las fragatas españolas se unieron a las 22:00 y prosiguieron su derrota a Santander. Una hora más tarde la británica apresaba a uno de los pequeños bergantines mercantes separados del convoy; pero, obligada por las fragatas a abandonar su presa, la incendió, tras de lo cual consiguió escapar merced a su mayor andar. El convoy y la división de Pareja fondearon en Santander el 21 de octubre⁹². Exponemos a continuación los partes de este combate naval elevados por Zarauz y Butrón.

Zarauz remitió a Pareja el siguiente escrito:

(90) En el parte de la acción, Pareja la sitúa al NE ¼ N de Ribadeo.

(91) En el núm. 153 de esta revista escribimos acerca de la división del CF Rafael Butrón de Mújica, que en 1798 apresó en el Caribe la corbeta de guerra británica *Musquito*, que se incorporó a la Armada.

(92) Sobre el combate contra la *Cerberus*, véase el cuaderno de bitácora de esta fragata en TNA, ADM 51/1326, y AGMAB, EaE, leg. 187, Antonio Pareja a Juan de Lángara, 22/10/1799; Joaquín Zarauz, Santander, 22/10/1799, y Rafael Butrón a Antonio Pareja, 20/10/1799.

«En la noche del 19 a las ocho y media de ella, hallándome sobre el alcázar dieron parte los centinelas de serviola que la fragata *Esmeralda* que iba por nuestra proa y a la vista, estaba atravesada; pero como por razón del poco andar del convoy íbamos a palo seco teniendo aún que guñar, y noté que la supuesta *Esmeralda* traía las gaviás, me se (*sic*) hizo sospechosa, y mandé al instante tocar la generala y que cada uno acudiese a su lugar, cazar las gaviás y amurar el trinquete: mis sospechas se confirmaron en breve, pues al pasar de vuelta encontrada cruzándonos la proa de babor a estribor, nos habló en inglés, y rompimos el fuego, tuvo la ventaja de cogirme el barlovento, por no tener aún bien preparado el aparejo, y es la razón por que no cayó entre los fuegos de la *Esmeralda*, y de esta fragata, sin embargo traté de empeñarla con las demás fuerzas de la división, y a este efecto dirigí mi rumbo abierto para babor, hacia donde suponía la *Ceres*, con la señal en el tope de vista de embarcaciones que son de la escuadra, y a pesar de que a los tres cuartos de hora de fuego se le agregó otra fragata que me incomodaba no poco por la aleta de estribor cuando la primera me batía por el costado de babor, sostuve la acción por más de una hora, hasta que desistieron de ella los enemigos: Con poco intermedio ya mi inmediatez veía cañonazos, y suponiendo el encuentro de algunas de nuestras fragatas mandé ceñir por estribor, pero no me fue asequible a causa de venírseme el aparejo encima por la falta de brazolas que estaban cortadas, y temiendo en este caso algún desarbolo, y consecuencias más graves por la mucha mar y viento, ignorando aún el estado de mi arboladura, mandé arribar, bien a mi pesar, para reunirme con las demás fragatas que estaban a la vista.

Las enemigas con que me batí, tenían artillería de a 18 como se deduce por las balas que se han cogido: He perdido en la acción al 1.^{er} Piloto Don Isidro de la Villa, un soldado de Asturias, dos marineros y han sido heridos el alférez de navío Don Ignacio Munibe con diez más, entre ellos dos de gravedad.

El casco y aparejo han recibido varios balazos y cantidad de metralla: de consideración un palanquetazo en santa bárbara por donde entraba el agua con abundancia, y un balazo en el palo mayor que me dio algún cuidado.

No puedo menos de elogiar el espíritu y celo, con que desempeñaron su deber los oficiales y guardias marinas, pero ni disimular tampoco las serias consecuencias que resultaban a un comandante, y le comprometen con variarle como se ha hecho con esta fragata en el Ferrol, la mayor parte de la guarnición y el destacamento de brigadas, exponiéndole con quitarle a gente ya disciplinada, y sustituir en su lugar bisoños y reclutas a que pierda su honor, y el buque que se le ha confiado.

Dios que a Vmd muchos años. Fragata *Diana* al ancla en el puerto de Santander a 22 de octubre de 1799. Joaquín Sarauz».

Butrón reportó los siguiente:

«Anoche entre 8 y 8 ½ ocurrió en esta fragata la siguiente novedad, que considero conducente ponerla en noticia de Vm. para su gobierno. Diferentes cañonazos que vimos por el ONO motivaron el que listos para batirnos gobernásemos hasta el N. con viento al NO. para acercarnos a la fragata comandanta y al ataque haciendo la señal al propio tiempo de avistarse embarcaciones que no eran de la escuadra, y cazando las gaviás, que para mantener nuestro puesto las habíamos cargado anteriormente: cuyo movimiento hacia barlovento habíamos también notado, ya en ese buque, y demás de la división.

Cerca de las nueve navegando a un largo abiertos por babor, a fin de formar una pronta línea de combate (objetos ambos indicados por señales correspondientes) observamos que esa fragata disparaba algunos cañonazos, y que era contestada por una embarcación que tenía por su barlovento, la que habiendo cruzado la división, cayó sobre nosotros, que éramos los más atrasados, y al situarse por nuestra aleta de barlovento orzamos hasta flamear con todo el aparejo, para que lejos de presentarla ningún flanco, pudiésemos ofenderla en caso necesario con toda la batería.

En efecto a distancia poco mayor que de tiro de pistola, nos hizo fuego, y correspondiéndole al mismo tiempo con una descarga cerrada, procuré arribar inmediatamente para aprovechar también los fuegos de la banda de estribor; pero como la fragata enemiga llevaba el aparejo principal, y de juanetes, y metió de aquello en el instante de esta ocurrencia, hallándonos nosotros cuasi con las gavias por delante no me fue posible verificar estos designios, como ni los de darle caza, respecto de alejarse la división y sernos preciso incorporarnos a ella haciendo más vela. Después de cuyo suceso hemos seguido enteramente sus movimientos, habiendo repetido la misma señal de cruzar embarcación enemiga, sin otra novedad, que la de alguno que otro caso que nos ha partido con la metralla y palanqueta, igualmente que un botalón de ala y de velacho, habiéndonos agujereado también algunas velas. Dios que a Vm. m.^s a.^s. A bordo de la *Esmeralda*, en la Mar sobre el Puerto de Villaviciosa a 20 de 8bre. de 1799. Rafael M.^a Butrón. S.^{or} D.ⁿ Antonio Pareja».

Otros hechos de interés relativos a divisiones de fragatas

Además de la división de fragatas de Pareja, cuyo mando retuvo en aquellos parajes sin mucha novedad hasta desembarcar el 13 junio de 1800, a la sazón se formó en esas costas otra mandada por el capitán de fragata Fernando Bustillos —con la que aquella no debe ser confundida—, compuesta por la *Carmen* (insignia), la *Efigenia*, la *Florentina* y la *Medea*. Bustillos levó anclas del puerto de Vigo el 15 de noviembre 1799, convoyando para Ferrol a la urca *Espaciosa* y el bergantín *Batidor*. Sobre Cabo Prioriño recibió orden de dirigirse al departamento de Cádiz luego de asegurar el convoy; y así, aprovechando el viento del noreste fresco, puso rumbo a la capital gaditana, a la que arribó, burlando el bloqueo, el 27 de noviembre, perseguido por dos navíos británicos⁹³. Posteriormente, estas fragatas, bien quedaron agregadas a la Armada del Océano, bien fueron destinadas a comisiones individuales que no pasaremos a detallar por no ser objeto de este artículo.

Por lo que respecta a nuestro protagonista, Emparán recibiría en mayo de 1800 el mando del *San Hermenegildo*, y sobre él pereció la fatídica noche del 12 al 13 de julio 1801, en que este navío de tres puentes y el de su misma clase *Real Carlos* se perdieron, al tomarse mutuamente por enemigos, durante la segunda batalla naval de Algeciras. Vayan estas líneas dedicadas a su recuerdo.

(93) AGMAB, EaE, leg. 188, Domingo Perler a Antonio Cornel, 29/11/1799.

Conclusiones

Este artículo demuestra que el propósito principal por el que fueron concedidas ambas divisiones de fragatas pudo desarrollarse con éxito, y esto pese a encontrarnos en un periodo tremendamente complicado para una Real Armada en declive. Así, el apoyo logístico suministrado a Baleares por la división de Lodares, tanto antes como después de la toma de Menorca por los británicos (1798), se llevó a cabo de manera casi siempre exitosa. Igualmente, por medio de la división de Emparán pudo ejecutarse el transporte de tropas al Surinam, aunque no en los términos exactos del tratado firmado con los batavos.

Ambas divisiones también lograron cierto éxito militar pues, pese a tener dotaciones poco adiestradas y sin experiencia en combate, burlaron los cruceros enemigos y apresaron embarcaciones que fueron incorporadas a la Real Armada como unidades menores. Si bien las operaciones desarrolladas por las fragatas tuvieron cierta importancia en la contienda anglo-española (1796-1802), sus hechos a día de hoy permanecían ignorados o habían caído en el olvido.

También se establece en este artículo un interesante nexo entre Lodares y Emparán, el vencedor y el vencido en la primera y segunda batalla naval de Algeciras, respectivamente, documentada así por la historiografía inglesa.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es