

TODO UN LOBO DE MAR DEL SIGLO XXI

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



UE España ha sido siempre cuna de grandes marinos es cosa que, aunque sabida, siempre es bueno recordar. En la mente de todos están muchos ejemplos de todas clases, conservados en las grandes páginas de nuestra Historia.

Pero hay personajes más modestos, y por ello prácticamente olvidados, que bien merecen se les traiga al recuerdo, pues protagonizaron hechos que aún hoy impresionan a los que nos dedicamos a mirar viejos documentos y, esperamos, a los que lean estas páginas.

Un joven piloto alicantino

Allá por 1817, pues no consta la fecha exacta de nacimiento, vino al mundo en Villajoyosa de Alicante un niño al que pusieron por nombre Juan, siendo sus apellidos Ferrándiz y Zaragoza. Nada sabemos de su familia, pero era indudablemente de raigambre marinera, pues consta que siendo muy joven consiguió el título de tercer piloto de la Carrera de Indias y el de segundo piloto poco después, el 31 de octubre de 1840.

Probablemente estudió en el Colegio de San Telmo de Málaga, o tal vez en el de Sevilla, y ya sabemos que la práctica se unía entonces estrechamente con la teoría, por lo que ello le valió una gran experiencia marinera y el cruzar el Atlántico en ambas direcciones.

En 1841 ya le vemos como capitán del bergantín mercante *Amistad*, con el que realizó varios viajes a La Habana, Veracruz, Tampico y Liverpool, tocando en Cádiz, Sevilla y Vigo. En 1845 nuestro todavía joven capitán recibió el mando de la fragata mercante *Jacoba*, con travesías análogas, y poco después el de la *Bailén*, con la que fondó en el mismo Londres, y finalmente la *Ana*, con la que llegó a Nueva Orleans hacia 1847.

Pero la mar exige su precio y, aunque sin culpa por su parte, en el último viaje con la *Ana* perdió la fragata en aguas de Bermudas. Nadie pudo repro-

charle nada, pero resultó evidente que su carrera como capitán mercante había sufrido un rudo contratiempo, pese a que en aquellos seis años había hecho 14 viajes redondos España-América con escalas en Gran Bretaña. Ya se sabe la universal maledicencia y desconfianza que tantas prometedoras carreras ha frustrado: «Algo habrá... algo no hizo del todo bien...».

En el Resguardo Marítimo

Luchando contra la adversidad, pero con las espaldas bien seguras por su título de piloto y su experiencia, solicitó pasar al Resguardo Marítimo, institución entonces encargada del servicio de guardacostas y, muy en especial, de la represión del contrabando, dependiendo en unas cuestiones, fundamentalmente económicas, administrativas y legales, del Ministerio de Hacienda, y en otras, operativas, del de Marina. Y así consta que el 1 de junio de 1849 tomó el mando del falucho de vigilancia *Luisita* adscrito a la 1.^a División de Guardacostas con sede en Tarifa y al mando del entonces capitán de fragata don Luis Hernández Pinzón, recordado hoy por ser el jefe de la famosa Expedición del Pacífico que tuvo lugar años después y que por unas y otras causas degeneró en conflicto abierto con las repúblicas de Chile y Perú.

Era una salida más que honorable en su situación, y en su nueva misión el gran marino que era Juan Ferrándiz no dejó nada que desear, ni mucho menos.

La zona del estrecho de Gibraltar era, como hoy, especialmente sensible: con base en Gibraltar y Tánger, multitud de pequeños buques se dedicaban activamente al contrabando de toda clase de géneros, pero especialmente de tabaco. La cosa lindaba con la piratería, pues con frecuencia tales barcos iban pertrechados con toda clase de armas, incluidos cañones, como veremos. Tripulados por lo peor de cada puerto era todo un reto para los faluchos del Resguardo darles caza, pues eran muchas veces más pequeños que los contrabandistas, con iguales o menores armas y dotaciones. Y aquellos duros delincuentes no dudaban en utilizar sus armas para evitar su persecución y captura, dificultades que se añadían a la tradicional postura británica de preocuparse más por salvaguardar a toda costa su discutible soberanía y propios intereses que en colaborar con la represión de tan lucrativo como ilícito tráfico, por no citar las duras condiciones de navegación en aquellas aguas.

Durante los seis años aproximados en que Ferrándiz prestó servicio en el Resguardo mandó tres faluchos consecutivos: el ya mencionado *Luisita* y los *Iluso* y *Gabriel*, de las 1.^a y 2.^a Divisiones de Guardacostas, de Cádiz y Málaga respectivamente, siempre con las más altas notas y valoraciones de sus jefes, entre los que se hallaban el ya citado Hernández Pinzón, los también capitanes de fragata Francisco Arnao y Peñaranda, Patricio Montojo y Albizu, Federico de Santiago y Hoppe y el teniente de navío Ramón Topete y Carballo. No reseñamos los tan favorables juicios y valoraciones porque creemos

que es mejor que hablen por sí mismos los hechos; baste uno: «el mejor comandante de falucho que he tenido». Y no era para menos, según veremos.

Presas y combates

Mostrando una pericia, un valor y una tenacidad dignas de todo elogio, Ferrándiz apresó en menos de seis años de servicios un total de 24 embarcaciones contrabandistas, con una carga conjunta de 81 balas de géneros diversos y 236 de tabaco, por un valor estimado de 192.086 reales de vellón. Pero ya hemos dicho que tales capturas no eran nada fáciles y que con frecuencia sólo se conseguían tras duros combates:

El 16 de septiembre de 1849 abrió la cuenta apresando al abordaje al famoso y temible contrabandista *Furió*, que estaba armado con un cañón de a 12 libras (nada menos) y 11 fusiles.

El 24 de junio de 1851, y tras cuatro horas de combate en aguas de punta Carnero, apresó al no menos famoso *Primavera*, armado con un cañón de a 4, seis fusiles y dos pistolas.

El 18 de agosto de 1851 tomó al abordaje en aguas del Estrecho al *San Román*, causándole un muerto y un puñado de heridos, aprisionando a toda su tripulación, de nada menos que de 30 hombres, armada con un cañón de a 6, 16 fusiles, tres bocachas (especie de cortos trabucos) y tres armas blancas.

El 18 de mayo de 1852, y en aguas al este de Marbella, auxiliado por el falucho guardacostas *Tiburón*, le llegó el turno al *Gloria*, que al verse acorralado arrojó al mar su cañón en colisa (montaje giratorio) de proa, y embarrancó, huyendo por tierra los contrabandistas, pero dejando con el barco el alijo y cuatro fusiles.

El 14 de noviembre de 1854 topó en aguas de Nerja con el *Napoleón* y otro más, a los que, tras duro combate, la noche cerrada y el temporal desatado impidieron apresar, logrando al menos abortar el alijo o descarga de la mercancía.

Y eso que no siempre podía navegar, por una causa u otra: mal tiempo, necesidad de reparaciones, descansos, cambios de destino y a que, inevitablemente, tenía que asistir a las causas legales abiertas por los implicados, con alguna acusación contra él, que fue sobreseída.

Aquello no podía pasar desapercibido, y pronto comenzaron a llegar las recompensas:

- El 18 de septiembre de 1849 se le concedió la graduación de alférez de fragata por su primer y valiente apresamiento al abordaje.
- El 8 de septiembre de 1851 mereció la Cruz de Oro del Valor de la Marina por el apresamiento del *San Román*, distinción que entonces recompensaba el valor heroico en combate.

- El 21 de noviembre de 1852 ascendió a alférez de navío, también graduado.
- El 20 de mayo de 1855 a teniente de fragata graduado.

Pero aquéllos no fueron ni sus únicos servicios ni sus últimas recompensas.

Dos salvamentos y una revolución

Claro que aquellos no eran los únicos servicios que debía prestar, y de nuevo cumplió con sus deberes más allá de lo esperado.

Según certificaba don Juan Nicolás de Zabala, alcalde corregidor de Motril el 30 de marzo de 1850:

«A la una de la noche del 28 del actual recibí aviso de hallarse en inminente peligro de perderse en las inmediaciones del puerto de Calahonda, por efecto de un fuerte temporal, el buque inglés bricbarca *Mary Lion*, y habiendo marchado al momento a dicho punto y llegado a él en la madrugada de ayer, 29, tuve ocasión de saber que desde los primeros instantes del peligro del citado buque, le prestó cuantos auxilios le fueron posible el comandante del guardacostas *Luisita* D. Juan Ferrándiz y su tripulación, y que cuando creció el riesgo por haber varado el bricbarca y arreciado el temporal, y cuando el capitán y marineros de éste se arrojaron a un bote, en el cual fueron sumergidos en el agua por una fuerte oleada, el citado comandante y su bizarra tripulación, con algunos matriculados de Calahonda, se precipitaron al mar a sacarlos, a lo que debieron sus vidas.

Igualmente certifico que después de mi llegada al referido punto, presencié acciones heroicas y de inteligencia de parte del citado comandante, entre ellas la de haber marchado espontáneamente y en medio de un peligro grande, con doce hombres de su tripulación a reconocer el buque inglés varado, para informarse de su estado interior, y que, practicado el reconocimiento, pidió auxilio de lanchas y hombres para salvar el buque, y habiéndoselo facilitado, logró el objeto hasta el punto de haberle conducido al puerto con la mayor destreza, de modo que puede decirse que a las acertadas disposiciones del comandante del *Luisita*, D. Juan Ferrándiz, a su bizarría, constancia y actividad y a la subordinación, pericia y sentimientos filantrópicos de sus tripulación se debe en gran parte la salvación del capitán y marineros del referido brickbarca, del mismo buque y, por consiguiente, de su cargamento.»

Creemos que la escueta narración de los hechos hace innecesario cualquier comentario adicional. No consta que se recompensara oficialmente a Ferrándiz por su tan heroico como hábil rescate, aunque es de esperar que los arma-

dores británicos recompensaran en términos más materiales y generosamente tan inestimable servicio.

Lo que sí fue agradecido de Real Orden de 8 de marzo de 1854, con las gracias de la reina Isabel II, fue el auxilio prestado al falucho *Pescador*, en grave peligro en las costas de Berbería el mes anterior. Y aún tenía tiempo Ferrándiz de participar en las convulsiones políticas de su tiempo. Como es bien sabido, en 1854 tuvo lugar un pronunciamiento progresista, comenzado por la llamada «Vicalvarada», encabezado por el general O'Donnell en esa localidad madrileña y cuyo programa político se concretó en el llamado «Manifiesto de Manzanares», redactado por un joven Cánovas y que condujo, tras su éxito, al llamado «Bienio Progresista». Los hechos tuvieron su inmediata repercusión en Málaga, destacándose Ferrándiz en el «Glorioso Alzamiento Nacional de 19 de julio» (textual en los certificados), por lo que la Junta Revolucionaria de la provincia solicitó al nuevo Gobierno en 4 de agosto de aquel año su ascenso a teniente de navío. Aquí la cosa se torció, como era de esperar habiendo política por medio, y tras bastante retraso sólo se concedió a teniente de fragata en mayo del año siguiente, pese a las reiteradas peticiones de Ferrándiz en súplicas a la misma reina, aduciendo no ya esta participación en sucesos políticos, sino por sus continuos servicios que, como comprobará el lector por las fechas que hemos dado, continuaron tras la revolución. E incluso exponía en sus escritos que no habría mayor problema para el ascenso, ya que al ser casi puramente honorífico no significaba aumento alguno en sus retribuciones. Sólo por este detalle, si no hubiera otros, valoraríamos el carácter del honrado marino y sospecharíamos fundadamente de que hubo un comportamiento cicatero a la hora de reconocer y recompensar sus servicios. Bastantes años después, ya en el reinado de Amadeo I, Ferrándiz solicitó de nuevo, el 20 de septiembre de 1871, el regateado ascenso, siéndole por fin concedido el 19 de octubre del mismo año, y siempre como graduado. Con ello termina la documentación que hemos consultado.

Una saga familiar marinera

Ya fuera a raíz de esa desilusión o porque su trayectoria le había redimido de cualquier sombra de falta anterior, lo cierto es que Ferrándiz dejó el Resguardo Marítimo a fines de 1855 y volvió a la Marina Mercante, ignorando por nuestra parte su suerte posterior hasta su fallecimiento. Curiosamente un hermano menor suyo, Miguel, también se graduó como 2.º piloto el 1 de diciembre de 1849, mandó sucesivos buques, incluyendo vapores como los *Jovellanos* y *Zurbarán*, obteniendo la graduación de alférez de navío en marzo de 1881 «por llevar 20 años siendo capitán de la Marina Mercante» y llegando a ser 2.º teniente de alcalde de su localidad natal, Villajoyosa.

Pero hubo una sorprendente continuación de esa saga familiar de marinos: don Juan Ferrándiz casó con doña María Dolores Niño, una joven sevillana, de la que tuvo dos hijos antes de enviudar. El varón fue nada menos que don José Ferrándiz y Niño, el gran marino, técnico, navalista y ministro de Marina, que acometió con todo éxito la enorme tarea de la reconstrucción de nuestro poder naval tras el aciago 98.

¿Quién se lo iba a decir al capitán mercante alicantino y modesto émulo del gran Barceló con sus denodados servicios en el Resguardo Marítimo? Y más cuando se dice que el joven José Ferrándiz, privado por la muerte de su madre, con el padre ausente en sus largas navegaciones y teniendo que convivir con la segunda mujer de su padre, dio algún disgusto, tan severa como eficazmente solucionado por el padre mediante el expediente de hacerle entrar como grumete en un mercante.

De tan dudosos principios salió una gran vocación y una magnífica trayectoria profesional, administrativa y política. Claro que, y aunque de manera bien distinta, «de casta le venía al galgo».

Suele suceder, y tenemos numerosos ejemplos que lo atestiguan, que los simples y comprobados hechos históricos pueden resultar mucho más novelescos que las más imaginativas creaciones literarias. El amable lector juzgará, a la luz de lo brevemente reseñado.



BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán».
Expedientes Personales, Cuerpo General, don Juan Ferrándiz Zaragoza, legajo 620/411, también los de don Miguel Ferrándiz Zaragoza y don José Ferrándiz y Niño.
Sobre la trayectoria profesional de Ferrándiz hijo, *vid.* el trabajo colectivo: «Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 57, Madrid, 2008.