

DOS COMBATES AFORTUNADOS EN CIRCUNSTANCIAS DESESPERADAS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



UY a menudo, y pese a las insistentes pruebas en contra, sigue circulando el tópico, no por falso e injusto menos tozudo, de que los marinos españoles del siglo XVIII, aunque indudablemente ilustrados y evidentemente valerosos, eran tácticos muy mediocres: mucho conocimiento científico, muchas Matemáticas, Astronomía y Cartografía, para luego saber solo sucumbir heroicamente tras horas de resistencia sin esperanza, rodeados por enemigos mucho más hábiles que ellos.

Resulta difícil luchar con una convicción tan asentada, pero creemos oportuno sacar a colación dos casos que demuestran precisamente lo contrario: navíos aislados que son capaces de escapar a fuertes agrupaciones enemigas, ante las cuales no tenían en principio la menor oportunidad, y además propinarles duros golpes. No es que pretendamos ahora lo opuesto, pues también sería negar la Historia, pero sí demostrar que ese juicio negativo tiene que ser muy matizado.

Y estos dos casos son aún más significativos por cuanto se produjeron hacia finales del siglo, cuando precisamente tales méritos y deméritos se suponen aún más agudizados, en 1795 y 1797, protagonizados por dos excelentes navíos magistralmente mandados en ambas ocasiones: los *Montañés* y *San Francisco de Asís*.

El *Montañés*

Creemos innecesario recordar pormenorizadamente las características del que fue el último y mejor navío español de 74 cañones:

Nacido de una iniciativa del entonces brigadier José Bustamante y Guerra —entonces jefe del Apostadero de Montevideo y de las fuerzas navales del Río de la Plata—, dirigida a sus paisanos de la Montaña (luego Santander y actualmente Cantabria) residentes en el virreinato, de hacer una suscripción para costear un buque para la Real Armada, su construcción se concluyó en Ferrol hacia 1794, siguiendo los planos de Julián Retamosa que, mejorando el ya excelente sistema de Romero Landa, consiguió un buque realmente magnífico en todos los órdenes, buena plataforma artillera, fácil de maniobra y veloz, pues se dice que llegaba a dar 14 nudos con viento fresco a un largo y 10 ciñendo, mientras que lo normal en la época para nuestros buques eran diez y ocho nudos respectivamente.

Apenas entrado en servicio, tuvo que intervenir en la guerra contra la Convención francesa, operando en el Mediterráneo integrado en la escuadra mandada por don Juan de Lángara. Por excepción, dada la naturaleza de la contienda, éramos aliados de los británicos y enemigos de los franceses, cuyas escuadras se vieron así en gran inferioridad. Pero y pese a ello, y a que los excesos revolucionarios habían privado a la Marina gala de buena parte de su anterior y magnífico cuerpo de oficiales, los marinos republicanos franceses, haciendo gala de un valor digno de encomio y de mejor suerte, no dudaron en pasar al contraataque a la primera ocasión.

Lo mandaba entonces el capitán de navío don José Jordán y Maltés, veterano de la campaña anterior en la escuadra del almirante Borja de 1793, contra las islas de San Pietro y San Antíoco, al mando del *América*.



Navío *Montañés*. (Óleo de Carlos Parrilla).

En su misión de crucero y no lejos de las costas catalanas, el 17 de marzo de 1795 divisó y apresó a la fragata francesa *Ifigenia*, apoyado de lejos por el también magnífico tres puentes *Reina Luisa*, de la serie igualmente final de los *Santa Ana* al *Príncipe de Asturias*. Pero la presa fue lograda en puridad por el más rápido y maniobrero *Montañés*, aunque luego el buque insignia se quisiera llevar todo el mérito.

La *Ifigenia* era un buen buque, una fragata de 34 cañones botada en Lorient en 1777, con la particularidad de ser la primera construida en el vecino país con forros de cobre, novedad por entonces. En nuestra Armada prestó largos y denodados servicios hasta su pérdida en Campeche en 1818, debida a su pobre estado por falta de mantenimiento, como fue tan común en la época.

Pese a la diferencia de poder combativo, no era poca cosa que un navío lograse apresar una mucho más rápida y maniobrera fragata en mar abierto, aunque fuera tan sobresaliente como el *Montañés*; pero el navío, su comandante y su dotación, iban a lograr unos días después una hazaña mucho más meritoria.

El combate de un navío contra una escuadra

Sigamos el parte que de él dio su comandante, el ya referido capitán de navío don José Jordán y Maltés:

«Excmo. Señor: Hallándome la mañana de ayer con el navío de mi mando cinco leguas al Sudoeste del cabo San Sebastián, con viento al Norte, cruzando en virtud de orden del Comandante General de la Escuadra del Mediterraneo, se descubrieron a sotavento, a larga distancia, diez buques grandes, conjeturando fuesen ingleses, arribé sobre ellos, a fin de averiguar los resultados del combate que habían tenido con la escuadra de Tolón en las costas de Italia, persuadido de que pudieran ser de importancia tales noticias al Comandante General.

Habiéndoles hecho las señales de reconocimiento, creí habían correspondido, y acercándome a una legua de distancia, con las precauciones debidas de mantenerse a barlovento, y contando con el sobresaliente andar de este navío, repetí las señales, a las que no satisfaciendo, conocí completamente era una escuadra enemiga de ocho navíos de línea, uno de ellos de tres puentes, y dos fragatas, que al principio largaron bandera española como la que llevaba este navío, arriándola después y afirmando la republicana tricolor, que seguidamente emprendieron la caza con la mayor fuerza de vela, desde las once de aquel día hasta las nueve del siguiente, a cuya hora tomé el fondeadero de San Feliú de Guixols, donde dejé caer el ancla con tiempo suficiente para acode-

rame, a fin de esperar a los enemigos si intentaban atacarme, como lo verificaron por espacio de dos horas y media siete navíos, pasando sucesivamente por frente de mi costado a la distancia de medio tiro de cañón, y haciendo fuego constante sobre él, al que correspondí con mis baterías disparando 1.100 cañonazos en el referido tiempo, causándoles algunas averías en sus aparejos, habiendo experimentado este navío algunas de consideración, la muerte del condestable y dos marineros y heridos varios de esta última clase y de tropa. La escuadra francesa siguió después corriendo la costa hasta Cabo Creus, perdiéndose de vista a las pocas horas. Yo daré la vela cuando el viento lo permita, y me dirigiré a Menorca, por haber cumplido el tiempo de mi crucero.

Lo participo a V. E... Navío *Montañés*, al ancla en la ensenada de San Feliú de Guixols, 31 de marzo de 1795. José Jordán. Excmo. Sr. Baylío Frei Antonio Valdés» (1).

Esta versión, que apareció en la *Gaceta de Madrid*, copia literalmente el parte, pero omite algunos datos curiosos, como que el comandante español anota las averías de su buque: «hasta veinte balazos en el costado, la verga de gavia de respeto destrozada y alguna cabullería». Lo que son bien pocas averías para tanto enemigo. También anota los daños vistos en los buques franceses: «creo que los enemigos han recibido bastantes daños en sus costados y velamen... habiéndose notado en uno de ellos una verga de velacho partida y otro con el botalón de foque».

Efectuadas las escasas reparaciones necesarias, el buque entró de arribada en Mahón el 14 de mayo, conduciendo aún a bordo a los prisioneros franceses de la *Ifigenia*. También llevaba no menos de 300 gallinas, 100 carneros y 30 vacas recogidas en tierra para aprovisionar a su escuadra, que fue lo que más le retrasó.

Por cierto que, según informes de las autoridades del puerto, las tres cañoneras allí destacadas para su defensa no estaban presentes, por haberlas llamado a Palamós el comandante de las de esa costa. Así que el navío español no contó siquiera con ese apoyo (2).

Jordán se condujo de manera admirable: pese a suponer a los franceses bloqueados o destruidos por fuerzas aliadas, no se deja sorprender e identifica claramente al enemigo pese a arbolar bandera falsa. Luego se bate en retirada por más de diez horas, sin ser alcanzado por la escuadra adversaria, pese a que esta tiene dos fragatas, y ayudado por la ligereza de su barco. Es más, les saca ventaja suficiente como para fondear y acoderarse en San Feliú.

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española...*, vol. VIII, p. 51. Nota infra.

(2) *Expediciones a Europa*. Archivo de El Viso del Marqués, legajo 160, año 1795, corteía de don Juan Luis Coello.

El mando francés ordena a los siete navíos más ligeros atacar por orden al acorralado español, que apenas puede contar con apoyo en tierra. Ni la rapidez ni la precisión del tiro francés debieron ser buenas, pues después de dos horas y media de fuego, en que tenían que haber literalmente hecho trizas al español, es evidente que le causaron escasas bajas y daños, y más contando con que ya antes muchos navíos de dos puentes franceses llevaban en su batería baja piezas de a 36; por el contrario las del *Montañés* eran de a 24.

Los españoles se defendieron bien, dado el número de tiros, que significaba algo más de 31 disparos por pieza, o algo así como la mitad de la dotación de municiones de la banda que hacía fuego o la cuarta parte de las del buque. Debieron causar los daños suficientes como para desalentar a los atacantes.

En circunstancias análogas, en 1732, el gran Blas de Lezo sorprendió sobre la costa enemiga a la capitana de Argel, un navío de 60 cañones que no dudó en refugiarse en la ensenada de Mostanguem, donde recibió el apoyo de los



Navío *San Francisco de Asís*. (Foto: RGM).

castillos de la costa y de tropas de tierra. Lezo no dudó en echar sus botes al agua y tomar al abordaje el navío argelino e incendiarlo.

Pero ahora los franceses tal vez no querían perder tiempo en su *raid*, y toda una escuadra se vio frustrada por un solo navío, que les acababa de apresar una fragata y que les propinó más de un duro golpe.

Resta saber cuál era dicha escuadra, pues las fuentes francesas son muy remisas a referir tal chasco. Podría ser el grueso de la escuadra del contralmirante Martin, que tuvo un combate indeciso con la británica de Hotham cerca de Génova, también llamado de cabo Noli, el 14 de ese mes, y al que se refiere Jordán en su parte. Más probablemente sería la que, al mando del contralmirante Renaudin, llegaba desde Brest para reforzar sus fuerzas navales en el Mediterráneo. Pero no estamos en condiciones de asegurarlo.

El *San Francisco de Asís*

Curiosamente el otro buque de nuestra historia, aunque mucho más veterano y de construcción distinta que el anterior, tenía también resonancias cántabras, pues formaba parte de la última serie de navíos construidos en Guarnizo, antes de que las construcciones de ese departamento pasaran definitivamente a Ferrol.

Fue botado en 1767, resultando tan duradero y buen buque como muchos de sus hermanos, entre los que destacan el *San Juan Nepomuceno* y el *San Agustín*, entre otros. Resultaría largo y complejo dar cuenta de su dilatada carrera; baste indicar que se encontró en la escuadra de Córdova que controló el canal de la Mancha junto a la de Orvilliers, y que se halló en la toma de Pensacola, participando con el *Montañés* en la expedición mencionada en la escuadra de Borja en el 93. Pero los tiempos cambiaban, y con ellos las alianzas, y sorprendentemente la España de Carlos IV creyó oportuno aliarse con los revolucionarios franceses y ponerse enfrente del reciente aliado, Gran Bretaña, en un giro tan rápido como difícil de entender.

Y, por supuesto, volvieron las operaciones navales.

Un combate apurado

El mismo temporal que a fines de 1796 y primeros del siguiente frustró la invasión francesa de Irlanda, al castigar duramente y dispersar su escuadra, luego batida en detalle por el enemigo con el saldo total de dos buques naufragados, cuatro perdidos sobre la costa y siete apresados por los ingleses, y que ocasionó a estos también graves pérdidas (una fragata con los anteriores, dos navíos en el estrecho de Gibraltar y otro en la barra de Lisboa), se hizo sentir igualmente en Cádiz, haciendo que el navío *San Francisco de Asís*, entonces allí

fondeado, perdiera las anclas y tuviera que hacerse a la mar en medio de la galerna, no tardando en verse atacado por una formación enemiga muy superior.

Su comandante, el capitán de navío don Alonso de Torres Guerra, elevó parte con fecha 26 de enero de 1797, resumido luego en la *Gaceta de Madrid* de 7 de febrero del mismo año:

«El Capitán General interino del Departamento de Marina de Cádiz ha dado cuenta a S. M. con fecha de 26 de enero último, por medio del Excmo. Sr. D. Juan de Lángara, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, de que en el mismo día había anclado en aquel puerto el navío del Rey nombrado *San Francisco de Asís*, mandado por el capitán de navío (referido) que habiendo salido a cruzar en aquellas inmediaciones para proteger en sus recaladas sobre la costa a nuestras embarcaciones de comercio, avistó al amanecer del día 25 del mismo mes, a distancia de 11 leguas en el paralelo de aquel puerto, siguiendo la vuelta del N. con vientos E. cuatro buques que no dudó fuesen enemigos, así por las noticias anticipadas que tenía, como por su falta de contestación a las señales que les hizo de reconocimiento.

Empezaron éstos a seguir al *Asís*, confiados en su ventaja de vela y superioridad de fuerzas, pues muy luego se conoció que consistían en dos fragatas de 40 cañones, otra de 34 y una corbeta de 28, las cuales a la una del día estaban a tiro de cañón, y entonces afirmó el navío *Asís* su pabellón español, preparado ya para un combate tan desigual.

Correspondieron los enemigos largando sus banderas inglesas y rompió el fuego el navío *Asís* que se batió en retirada sin intermisión hasta las 4, sufriendo el de dos fragatas que alternativamente lo batían a metralla, dirigiendo él sus tiros con sólo los cuatro guardatimones de ambas baterías con viveza y acierto, y dando de tiempo en tiempo un orzada o arribada para presentarles el costado, cuyas descargas no pudieron resistir, obligándolas en estos casos a arribar por el daño y averías que sufrían.

Separáronse las fragatas del combate a las 4, y habiendo consultado entre sí los comandantes ingleses, volvieron a combatir a las 4 y media, y prosiguieron hasta las 5 que se retiraron.

La proximidad de la noche y la situación de quedar empeñado en la costa entre Huelva y Ayamonte, determinaron al comandante del *Asís* a virar de vuelta del E. resuelto a pasar entre los enemigos batiéndoles por ambas bandas, pero éstos, viendo tal resolución, arribaron y se pusieron en huida, lográndola a favor de la oscuridad de la noche.»

Según Fernández Duro, el navío español «...desarboló a una del mastelero de velacho y causó a las compañeras visible avería... no sin hacerla al navío, que tuvo además dos muertos y doce heridos». Según Blanco Núñez, que cita el parte completo, las averías del navío se limitaron a sufrir un balazo en la verga mayor, otro a flor de agua y los consiguientes en jarcia, velamen y casco

sin mayor trascendencia. No parece que en esta ocasión brillaran los siempre tan alabados artilleros británicos (3).

Las fragatas eran de la escuadra de Jervis que no muchos días después vencería en el cabo de San Vicente a la española mandada por Córdova, sumando entre todas unas 142 piezas, casi justo el doble que las del navío, si bien es cierto que las mayores serían de a 18 libras, en las dos fragatas grandes, pero con abundantes carronadas de a 24 o incluso 32 libras, frente a las baterías de a 24 y 18 del *San Francisco*, que aún no montaba obuses para responder a esas últimas y demoledoras piezas a corta distancia.

De nuevo las fuentes históricas del enemigo de entonces apenas mencionan tal combate, ni siquiera los puntillosos William Laird Clowes o William James. En nuestra opinión, debió de ser la división al mando de George Stewart, Earl of Galloway, y que incluía por entonces las fragatas *Meleager*, *Lively* y *Níger*, aparte de dos menores, corbetas, bergantines o goletas, como el *Fortune* y el *Raven*; consta que al menos las dos primeras fragatas llevaban cañones de a 18 y carronadas de a 24, y cañones de a 12 y carronadas de 24 la tercera, lo que confirma nuestras suposiciones de que la cosa no era tan desigual como pudiera parecer a primera vista en cuanto a calibres (4).

Volviendo al combate y a su análisis, deberemos recordar que en la época era algo portentoso que una fragata pudiera vencer a un navío, dos ya era un enemigo más serio, pero cuatro era un peligro mortal, y más cuando se dice en el parte que llegaron a tan corta distancia que dispararon metrallazos con las carronadas, machacando la popa del navío, la parte más frágil de aquellos buques y donde iban timón, timonel y mando, aparte del tremendo daño que podían hacer los tiros de enfilada en aparejo y hasta en el interior del casco. Pero gracias al fuego de sus cuatro guardatimones y a presentarles reiteradamente uno y otro costado con andanadas de a 24 que las más frágiles fragatas no podían soportar, los españoles consiguieron ponerlas en fuga.

Pocos días después del combate referido, el *San Francisco de Asís* participó en el rescate del *Santísima Trinidad* cuando el gran navío, muy averiado y aislado, fue nuevamente atacado por los británicos en el epílogo del combate de San Vicente.

Por su conducta en el combate anterior, el comandante fue recompensado con la encomienda del Corral de Caracuel en la Orden de Alcántara que, aparte del título y honores de caballero, suponía una renta anual de 15.800 reales, cifra nada despreciable entonces.

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Ibídem*, p. 82, y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Navantia, Colección Bazán, 2004, pp. 219 y 220.

(4) La *Lively*, botada en 1794, no sobrevivió mucho tiempo a este combate, pues embarrancó en el Placer de Rota al año siguiente, el 14 de abril de 1798, cuando bloqueaba Cádiz con la *Seahorse*. Salieron las cañoneras españolas y la batieron al cañón, hasta que su dotación abandonó el buque y lo prendió fuego para que no pudiera ser apresado por los españoles.

Se nos dirá que tampoco es para tanto, así que pongamos dos ejemplos históricos de la época de combates aún más igualados:

El 7 de abril de 1795, pocos días antes del combate del *Montañés* y en aguas del cabo Corse, el navío británico *Berwick*, botado el 18 de abril de 1775 en Portsmouth y al mando del capitán Adam Littlejohn, fue avistado por unas fragatas francesas; se adelantó la *Alceste*, que rompió el fuego, siendo apoyada después por las *Minerve* y *Vestale*. La ventaja del británico era evidente, con su batería baja de a 32 libras, pese a lo cual el fuego fue intenso por ambas partes. Una bala francesa decapitó al comandante y, aunque solo había sufrido otras ocho bajas, hombres heridos, el segundo, teniente Nesbit Palmer, tras consultar con el resto de los oficiales y considerando que el aparejo estaba en muy mal estado y que la huida era imposible, rindió el buque cuando apenas había combatido un cuarto de hora.

Por cierto que los británicos por entonces, cuando se veían perdidos, no solían prolongar la resistencia tan *in extremis* como franceses y españoles. Otro caso notorio fue el del *Calcutta*, apresado por el navío francés *Magnanime* y la fragata *Aramis*, de la división de L'Allemand, en 1805, tras menos de tres cuartos de hora de resistencia, habiendo sufrido una docena de bajas entre muertos y heridos y causado a sus enemigos solo un muerto y dos contusos.

En sentido contrario por el bando que resultara vencedor, el 13 de enero de 1797, pocos días antes del combate del *San Francisco de Asís*, el navío francés *Les Droits de L'Homme*, de 74 cañones, mandado por Jean Baptiste Raymond de Lacrosse, de vuelta de la fracasada expedición francesa a Irlanda fue interceptado cerca de las costas francesas por las fragatas *Indefatigable*, un viejo navío rebajado a fragata, con 48 cañones y batería principal de a 24, y la *Amazon*, de 36, que lo acribillaron y desarbolaron de tal modo que el buque francés derivó hacia la costa y encalló, con gran pérdida de vidas por el temporal reinante, sufriendo 103 muertos y 150 heridos en el combate, ahogándose después nada menos que 900, pues llevaba a bordo tropas de invasión. La *Indefatigable* solo tuvo 19 heridos, y tres muertos y 34 heridos la *Amazon*, que por las averías y un mal gobierno también se fue contra las rocas después del combate, ahogándose otros seis hombres.

Ambos combates, de británicos y franceses, pueden ser recogidos fácilmente en Internet; de los dos españoles citados, apenas hay referencias incluso en las grandes obras clásicas de los tratadistas navales extranjeros. Y por supuesto, todos hacen encomiásticos elogios de los dos jefes vencedores, el francés y el británico. De los españoles solo se ocupa en su *Galería biográfica de los generales de la Armada* Francisco de Paula Pavía, publicada en 1873 y nunca después reeditada.

Se nos dirá que en un combate similar, en julio de 1798, el navío británico *Lion*, enfrentado a las fragatas españolas *Pomona*, *Proserpina*, *Casilda* y

Dorothea, apresó a esta última e hizo retirar a las otras tres. Pero la desdichada fragata había perdido previamente por un temporal el palo de mesana y el mastelero de velacho, por lo que apenas podía navegar y maniobrar. El *Lion* se echó encima de la retrasada fragata, abrumándola con sus baterías de a 24 y 18, y aunque sus compañeras intentaron rescatarla, ninguna tenía cañones de más de 12 libras de bala, ni, por supuesto, carronadas, con lo que no eran enemigo para el buque británico. Así que en este otro caso las ventajas del vencedor, no negando su destreza y valor, fueron mucho mayores.

Pero volviendo a nuestra narración, por la obra citada de Pavía sabemos que ambos comandantes españoles, Jordán y Maltés y Torres Guerra, no volvieron a tomar parte en ninguna otra acción brillante, que ambos ascendieron a jefes de escuadra y que murieron ya mayores bien entrado el siglo XIX. Claro que en otras marinas, solo por las acciones que hemos descrito, sus nombres serían justamente recordados, ahí es nada: un navío solitario que burla y luego rechaza acoderado y a tiro limpio a una escuadra francesa de ocho navíos y dos fragatas, y otro que rechaza y castiga a cuatro fragatas británicas en mar abierto, cuando ya sabemos que tres o incluso dos fragatas podían ser enemigos mortales entonces para un navío aislado.

Y en una época en que, supuestamente, los marinos españoles dejaban tanto que desear en combate, aunque lucieran otras capacidades.

Así se escribe la Historia por unos y se desconoce y minusvalora por otros...

