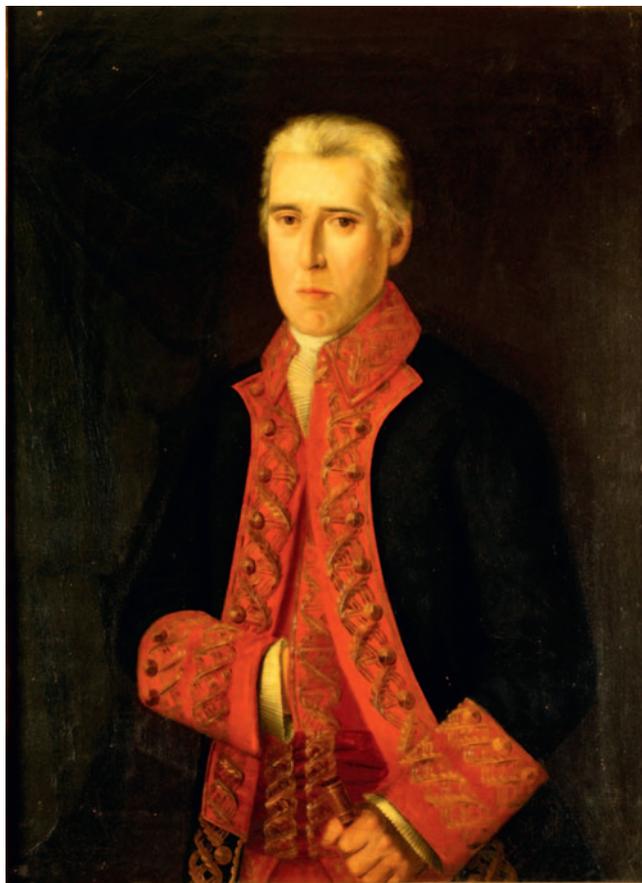


**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

LXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



DON ANTONIO DE ESCAÑO

**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2023
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 88
MADRID, 2024**



MINISTERIO DE DEFENSA

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

**LXVIII JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

DON ANTONIO DE ESCAÑO



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2023
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 88
MADRID, 2024**

CUBIERTA: *Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada*. Museo Naval de Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es>

EDITA:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2024
NIPO 083-24-087-4 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-896-8 (edición impresa)
Depósito legal M 6083-2024
Fecha de edición: marzo de 2024
Imprime: Ministerio de Defensa

NIPO 083-24-088-X (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>La carrera naval de Antonio de Escaño</i> . D. Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, Instituto de Historia y Cultura Naval	9
<i>Antonio de Escaño, su familia y la Cartagena de su tiempo</i> . D. Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío retirado, Instituto de Historia y Cultura Naval	33
<i>Escaño y la expedición a Argel de 1783</i> . D. Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna, Universidad Complutense de Madrid	51
<i>Escaño y Mazarredo: un tándem naval perfecto quebrado por la guerra de la Independencia</i> . D. Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío retirado, Instituto de Historia y Cultura Naval	69
<i>Las Ordenanzas de 1793 y la reforma de la marina militar pretendida por don Antonio de Escaño</i> . D. José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, Instituto de Historia y Cultura Naval ...	79

DON ANTONIO DE ESCAÑO

En la Armada es bien conocida la figura del marino don Antonio de Escaño, sobre todo en las últimas décadas, por haberse dado su nombre a la escuela de especialidades situada en la ría de Ferrol. Pero parece serlo en mucha menor medida en la sociedad española en su conjunto, y ello a pesar de una vida que se podría parangonar con la de Gabriel de Araceli, el conocido protagonista de la primera serie de los *Episodios nacionales* de don Benito Pérez Galdós. Si de Araceli nos dice Galdós que llegó «de criado a general, y siguiendo los generosos impulsos del pensamiento y las leyes del corazón (...) nació sin nada y lo tuvo todo», el principal biógrafo de Escaño, el también marino José de Vargas Ponce, en su apasionado *Elogio histórico* escribe: «... hemos seguido a Escaño desde soldado, que no otra cosa es un guardiamarina, hasta soberano, que eso es en el fondo un regente». Y, en referencia al ejemplo que dio este militar, a quien nunca preocupó la obtención de honores ni de bienes materiales, otro marino ilustrado, Francisco Quadrado de Roo, nos habla de «las acciones del que ilustró a sus compañeros con el fruto de su estudio, sabiendo mandar un navío y una escuadra, conseguir se instalasen las deseadas Cortes que todos anhelaban y regir la Monarquía española en tiempos muy difíciles».

Fue además Escaño un marino preocupado por la formación de los marinos de su tiempo, y como obras señeras nos dejó su *Cuaderno de instrucciones y señales de táctica naval*, unas *Ideas para un proyecto de reforma de la Marina Militar* y el título de las Ordenanzas de 1793 dedicado a las «Obligaciones del capitán comandante de un navío u otra embarcación». Por ello, con las ponencias de este CUADERNO, tratando aspectos generales y particulares de su vida y obra, se procura honrar y recordar su memoria y su legado.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Enrique LINIERS VÁZQUEZ, capitán de navío, nacido en Madrid en 1958, ingresó en la Escuela Naval Militar en 1978. Ha sido piloto naval y analista de sistemas tácticos, sirviendo en el Arma Aérea de la Armada un total de trece años. Ha estado embarcado en el destructor *Gravina*, el portaaviones *Príncipe de Asturias*, el patrullero *Ízaro* y el buque de investigación oceanográfica *Hespérides*.

En el empleo de capitán de fragata ha servido cuatro años en el Instituto Español de Estudios Estratégicos y otros cuatro en el Cuartel General de Mando de la OTAN de Retamares, Madrid; en el de capitán de navío, ha sido comandante naval de Santander de 2013 a 2017, servido en la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada en dos periodos, y participado durante seis meses en la Operación Sophia, de la Unión Europea, como jefe de operaciones en el cuartel de Roma.

En destinos de reserva ha sido subdirector del Museo Naval de Madrid –perteneciente al Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)– de abril de 2019 hasta septiembre del 2022, cuando pasa al Departamento de Estudios del mismo IHCN, donde continuó hasta su retiro, en diciembre de 2023. Durante su tiempo como comandante naval de Santander y miembro del IHCN impartió conferencias de temática variada, como la lucha contra la piratería en el Índico, la historia de la Aeronáutica Naval española, la exploración del continente antártico, los naufragios de ciertos buques de la Armada en el siglo XIX o la figura del teniente general don Antonio de España.

Ha sido condecorado con la Cruz, Encomienda y Placa de San Hermenegildo, así como con tres cruces al Mérito Naval.

Eduardo BERNAL GONZÁLEZ-VILLEGAS, capitán de navío retirado, nació en Madrid en 1957. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1977 y ascendió a su graduación actual en 2010. Ha servido a bordo de nueve buques, en varios de los cuales fue 2.º comandante o comandante, y ha sido oficial y jefe de órdenes de dos escuadrillas de buques. Su último destino embarcado fue el de jefe de valoración y adiestramiento para el combate, en calidad de lo cual evaluó a 33 buques en la mar.

Participó en las operaciones de embargo a Irak, en el Mar Rojo, durante la primera guerra del Golfo, como jefe de armas y oficial antisubmarino a bordo de la corbeta *Diana*. Ha desempeñado diversos destinos en tierra, entre ellos en el Mando Componente Marítimo de la OTAN en Nápoles, y en las secciones de operaciones y personal de varios departamentos marítimos de la Armada. Tiene en su haber cerca de dos mil días de mar y está en posesión de varias recompensas, siendo las más importantes la Medalla de la Liberación de Kuwait y la Medalla de Campaña Golfo Pérsico.

En situación actual de retirado, su último destino ha sido el Instituto de Historia y Cultura Naval, en el Cuartel General de la Armada, órgano en el que continúa ejerciendo como consejero colaborador. Pertenece asimismo al consejo de redacción de la *Revista de Historia Naval* y es correspondiente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y la Academia Browniana de Buenos Aires.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático emérito y profesor en universidades y centros de investigación extranjeros. Su línea principal de trabajo es la historia militar. Autor de más de trescientas publicaciones, su último libro es *Fiesta y tragedia. Vivir y morir en la España del Siglo de Oro* (2023). Ganador del Premio Nacional de Historia de España (1982 y 2009) y del Villa de Madrid de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset (2009), posee la Gran Cruz de Plata al Mérito de la Guardia Civil y las grandes cruces de 1.ª clase del Ejército y la Armada. Es comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia), numerario de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares y correspondiente de la Real Academia de la Mar y la Academia Portuguesa de Historia, así como miembro de honor de la Sociedad Italiana de Historia Militar.

Mariano JUAN Y FERRAGUT, capitán de navío retirado, es diplomado de Estado Mayor, de Estados Mayores Conjuntos y de la OTAN. Especialista en Armas Submarinas y Submarinos, ha sido comandante de cinco buques de la Armada: el *Cíclope*, el submarino *Cosme García*, el *Contramaestre Casado*, la fragata *Asturias* y el transporte de ataque *Castilla*.

Consejero asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval desde 2006, ha sido director de la *Revista General de Marina* (1997-2006) y es numerario de la Real Academia de la Mar, así como vicepresidente de la Asamblea Amistosa Literaria y del Círculo Letras del Mar. Comisario de las exposiciones «El Galeón de Manila» y «Centenario del submarino *Peral*»; divulgador de nuestro pasado naval impartiendo conferencias en la mayoría de las provincias españolas, así como en Filipinas, Cuba, Portugal, Brasil, etc., ha colaborado en una decena de libros, entre los que sobresalen dos de los volúmenes de la *Historia militar de España*, coeditada por la Real Academia de la Historia y la Comisión Española de Historia Militar. El último proyecto editorial relativo a la historia militar en que ha participado como coautor es *Militares en embajada* (2023). Está en posesión de numerosas condecoraciones, entre ellas sendas cruces al Mérito Militar, Naval y Aeronáutico. Ha sido distinguido también con el Ancla de Oro de la Real Liga Naval, la Cruz del Estamento de la Nobleza del Mar, el diploma de los Premios Revista General de Marina (2012), el diploma de honor de los Virgen del Carmen (2014) y el título de Amigo de la Infantería de Marina (2021).

José María BLANCO NÚÑEZ, capitán de navío retirado, nació en Ferrol el 7 de junio de 1945 e ingresó en la ENM en julio de 1962. Embarcado durante ocho años, ha mandado el dragaminas *Sil*, la corbeta *Diana*, la fragata *Cataluña* y el buque de aprovisionamiento de combate *Patño*.

Especialista en Comunicaciones, diplomado en Guerra Naval, Investigación Militar Operativa, Altos Estudios Internacionales y Estudios Avanzados de Historia Moderna por la Complutense, ha realizado el 78.º Curso del Colegio de Defensa de la OTAN en Roma y el Curso Superior en el Instituto Superior Naval de Guerra de Lisboa.

Ha recibido los premios Virgen del Carmen, Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Almirante Ceballos, y los diplomas de los premios Virgen del Carmen y Revista General de Marina.

Académico de número de la Real de la Mar y de la Academia de Ciencias y Artes Militares, es miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia, de la Academia de Marina de Portugal y de la Almirante Brown de Argentina. Es asimismo vocal de la Comisión Española de Historia Militar y miembro honorario de la Comisión Internacional de Historia Militar, así como asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval y de la junta directiva del Comité Español de Ciencias Históricas.

LA CARRERA NAVAL DE ANTONIO DE ESCAÑO

Enrique LINIERS VÁZQUEZ
Capitán de navío

Introducción

En este texto recordaremos las vicisitudes de la carrera naval de Antonio de Escaño, quien, nacido un 5 de noviembre de 1752, empezó su vida en la Armada el 8 de julio de 1765, aún con catorce años, y sirvió en ella hasta el fin de sus días, un 11 de julio de 1814.

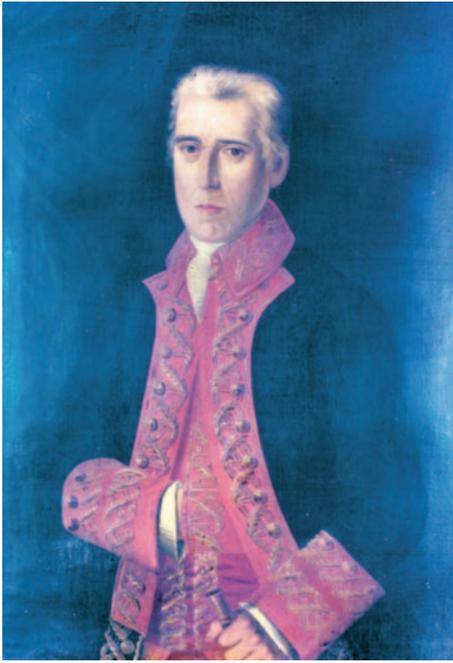
Su entrega a la Armada y por ende a España fue total, pues terminada su carrera puramente naval, continúa sirviendo en 1807 como consejero del efímero Almirantazgo; a continuación, como ministro de Marina, y luego, como miembro del Consejo de Regencia, que mantuvo en pie a la nación en 1810, uno de los atribulados años de la invasión napoleónica. Los cuatro que le quedaban de vida estuvo a disposición de la Armada, hasta el punto de que, pocos días después de su muerte, le llegó el nombramiento de capitán general del departamento de Cartagena.

Fuentes principales

Los libros que se han utilizado de manera primordial son sendos *Elogios* de don Antonio de Escaño: uno, de José de Vargas y Ponce, y otro, de Francisco Quadrado y de Roo, ambos miembros de la Armada.

Sobre el primero, don Julio Guillén nos cuenta en el prólogo que la Academia de la Historia, en 1814 (año de la muerte de Escaño), le encomendó su redacción a su director, Vargas y Ponce, «por entonces desterrado en Sevilla, quien distrajo sus amargas redactando con entusiasmo y pasión, que excluye un tanto la ecuanimidad del historiador» (VARGAS Y PONCE: p. 7 [prólogo]).

Y es que Vargas, ocho años más joven que Escaño, tuvo mucho trato con él durante las campañas del canal de la Mancha, en la mayoría general de Mazarredo, y de ese trato se derivó un respeto y una admiración rayanos en la veneración, como veremos.



Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada (1752-1814), pintado por José Sánchez Márquez en 1851. Museo Naval de Madrid (MNM-672)

El *Elogio* estaba completo en 1816, dos años después de la muerte de Escaño, pero su publicación se demoró por la falta de recursos económicos de la entonces no bien mantenida Real Academia de la Historia, siendo finalmente editado en 1962.

También es pertinente decir que si Vargas, en su *Elogio*, no pierde ocasión de alabar a Escaño, es muy crítico con otros personajes eminentes, algunos no muy conocidos, otros sí. Estas críticas también pueden haber pesado en lo tardío de su publicación.

Por ello, quizá, termina Guillén considerando que, por «lo interesante de los juicios de Vargas –apasionados o no–, y que un siglo más de horizonte histórico borraba lo que entonces pudiera parecer impertinente, lo damos a la luz» (ib., p. 8).

En cuanto al segundo *Elogio*, otro académico marino, el capitán de navío don Francisco de Paula Quadrado y de Roo, que también llegó a conocer a Escaño, si bien

superficialmente, retomó la idea de publicar el de Vargas, «pero estimando en él la excesiva franqueza de algunas de sus apreciaciones, lo rehízo por completo» (ib.), lo que tuvo efecto en 1852. Este trabajo, que se apoya mucho en el de Vargas, tiene la virtud de estar centrado en el personaje y de llevar anexos 33 documentos, algunos redactados por Escaño, que nos permiten seguir su trayectoria vital y profesional, leer sus partes y diarios y, por tanto, conocer de primera mano al marino y a la persona.

Ingreso y primeros embarques

Sienta plaza en el Cuartel de Guardias Marinas el 8 de julio de 1785, aún con catorce años. En poco más de un año completa los estudios preliminares, comenzando así su tiempo de embarque.

En diciembre de 1768 embarca en el navío *Terrible*, que hacía el corso «destinado a cruzar sobre los cabos de San Vicente y Santa María», permaneciendo embarcado hasta febrero del año siguiente. En una ocasión, durante



CORTELLINI, Antonio. *Antonio Barceló, con su jabeque correo, rechaza a dos galeotas argelinas*. Museo Naval de Madrid (MNM-522)

este embarque, «rendido el bauprés¹ del navío por la fuerza de un temporal, trabajó en su composición como hubieran podido hacerlo los más avezados a esta clase de maniobras» (QUADRADO Y DE ROO, p. 2).

En marzo de 1769 embarca en el jabeque *Vigilante*, uno de los de la división del mando de don Antonio Barceló, desembarcando en Cartagena en febrero del año siguiente. En él «tuvo Escaño la parte que convenía a un Alférez en la presa de dos escampavías argelinas sobre Barcelona», también en los combates con el jabeque *Las*, de 24 cañones, y «poco después en el obstinado encuentro con su compañero, el *Sain*, de 36 piezas» (ib., p. 3).

Un «modelo de valentía», según el parte oficial, había sido Escaño en las citadas refriegas.

Por estas acciones obtiene una especial recomendación de su comandante, el teniente de navío don Antonio Osorno y Funes, de la que resultó habilitado de oficial en febrero del 70, ascendiendo en agosto de ese año a alférez de fragata.

Estos primeros combates en los jabeques nos recuerdan las acciones que refleja la imagen del cuadro inserto más arriba, en el que el artista dejó plasmado cómo Antonio Barceló, con su jabeque correo, casi treinta años antes rechaza a dos galeotas argelinas que atacan a su barco cuando transportaba un destacamento de dragones del Regimiento de Orán y otro del Regimiento de

(1) «BAUPRÉS: *m. Mar.* Palo grueso, horizontal o algo inclinado, que en la proa de los barcos sirve para asegurar los estayes del trinquete, orientar los foques y algunos otros usos». REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2014). *Diccionario de la lengua española* ©

Infantería de África, acciones por las que el rey lo recompensó entonces con la graduación de alférez de fragata de la Armada.

El autor del cuadro –nos relata el contralmirante José Ignacio González-Aller (p. 18)–, quizá dejándose llevar por el entusiasmo, escribe en la parte inferior izquierda que Barceló «rinde dos galeotas argelinas», cuando lo cierto es que solo pudo rechazar el ataque.

Después de un breve periodo en el navío *Vencedor*, vuelve a embarcar en la división de jabeques, esta vez en el *Atrevido*. Y esto porque en ellos eran necesarios los oficiales jóvenes, a pesar de que se «conocían los perjuicios que se irrogaban [causaban] al que necesitaba de otra clase de estudio en los primeros años de servicio» (QUADRADO Y DE ROO, p. 3).

Abundando en lo mismo, más por largo se nos dice que «tenían muy mal aprendizaje los que allí empezaban la carrera naval, pues no era posible observar la disciplina militar en bajeles pequeños, que solo navegaban sobre la costa, y que eran mandados por subalternos jóvenes, que tenían que obrar por sí en muchos casos, conduciéndose como es propio de los pocos años, y aun cometiendo desórdenes que encubrían sus acciones arrojadas» (ib.).

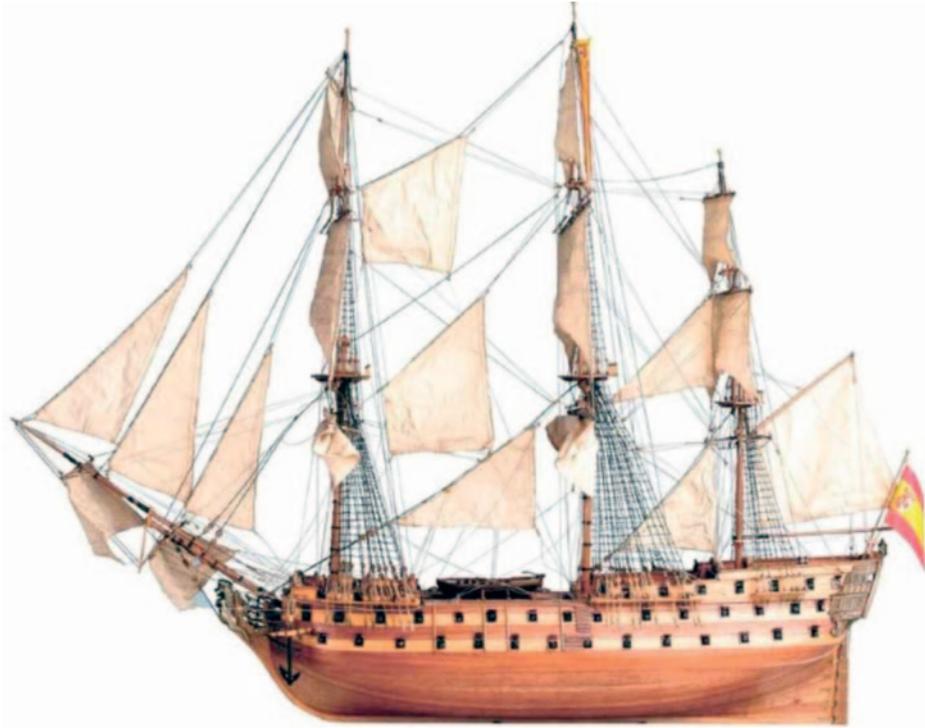
Nuevos embarques y un suceso decisivo

Desarmados los jabeques en septiembre de 1773, solicita ser destinado en los grandes bajeles; y así, embarca en la fragata *Santa Clara* del 8 al 26 de octubre del 73, y a continuación en el navío *Astuto* –ya como alférez de navío– el mes de junio del 74. En el *Astuto* solo permanece unas semanas, para embarcar luego en el *Santo Domingo*², que sale hacia Veracruz, destino que varió en la mar, obedeciendo órdenes reservadas, por el de Buenos Aires.

Cuando llevaba allí año y medio, según se narra en su expediente personal, se produce una ocurrencia desgraciada: una pelea en la que se ve envuelto en defensa de una dama y que le causa gran daño físico, pero que supone un revulsivo moral: «... se avergonzó de una vida pasada en el ocio y de la ligereza con que había obrado en todo; mas en vez de abatirse, resuelve recobrar lo perdido, y exceder en cuanto fuese posible a los más aventajados» (QUADRADO Y DE ROO, p. 8).

Durante el largo retorno a la Península y el tiempo de recuperación física, se aplica con intensidad al estudio (historia, códigos militares, ciencia náutica, estiba del buque, régimen interior, plan de combate...), «hasta el saber cómo un todo compuesto de partes tan heterogéneas había de moverse en unión con los bajeles que forman una escuadra» (ib., p. 6).

(2) Es el sexto de la serie que encabezó el *San Juan Nepomuceno*, botados entre 1766 y 1799 en el astillero de Guarnizo.



Navío *San Juan Nepomuceno*, de 74 cañones, con insignia de brigadier, navegando a un largo con las gavias. Grabado de Agustín Berlinguero. Museo Naval de Madrid

De 1778 a 1789: el combate de cabo Espartel, la expedición a Argel y en el arsenal de Cartagena

En mayo de 1778 asciende a teniente de navío y embarca en los navíos *Fénix* y *Santísima Trinidad*, y a continuación en el *San Nicolás*, en el que se encarga del detall del armamento del navío, obteniendo unos informes excelentes que le valen el ser nombrado ayudante de la mayoría³ por el general Juan de Tomaseo. A continuación lo será de los reputados generales Buena-ventura Moreno y José de Mazarredo.

Con este último, «abandonando la sociedad, constituyéndose como presos a bordo (...) lograron ver organizada la mejor escuadra de aquella época» (ib.)

El 20 de octubre de 1782 tiene lugar el combate de cabo Espartel; en él «se vio a los esforzados britanos evitar un encuentro con los españoles, pues aunque el 20 de octubre de 1782 esperaron hasta sufrir una descarga del navío

(3) El equivalente a ser oficial de Estado Mayor hoy en día.

Trinidad, en que iba Escaño, no quisieron experimentar los efectos de la segunda, y debieron a la celeridad de sus buques no tener mayor descalabro». También «admiraron los enemigos las maniobras de los españoles, su pronta línea de combate, la veloz colocación del navío insignia en el centro de la fuerza, y la oportunidad con que forzó de vela la retaguardia, estrechando las distancias» (ib., p. 7). Claro que es de justicia decir que el almirante inglés Howe no tenía por qué poner en riesgo sus buques –habiendo ya cumplido su misión de abastecer la plaza de Gibraltar– aceptando un combate para el que contaba con menos navíos que su enemigo.

En diciembre de 1782 asciende Escaño a capitán de fragata, y a poco recibe el mando de una división compuesta por la fragata *Colón*, los bergantines *Infante* y *Vivo* y dos balandras, con la que concurre a la expedición de Argel de 1783.

De esta expedición, mandada por el general Barceló, y de la del año siguiente cabe decir que fueron poco fructíferas *per se*; pero, unidas a las demostraciones de fuerza de 1785, llevaron a que el año siguiente se firmara un tratado de paz y amistad, también con Túnez y Trípoli, que puso fin a la piratería y a la esclavitud, repoblándose las costas y mejorando mucho la seguridad marítima, el comercio y el bienestar general (FDEZ. DURO, t. VII, cap. XIX, p. 347).

En agosto de 1783 es nombrado primer ayudante del subinspector del arsenal de Cartagena. En este destino, «en semejante universidad náutica completó Escaño su ciencia naval. Registrándose una y otra vez cómo se construye un buque, desde poner la quilla en la grada hasta botarlo en rosca a la mar» (VARGAS Y PONCE, p. 25).

En diciembre de 1784, con él al mando de la fragata *Casilda*, se quiere probar la diferencia entre los sistemas «Gautier» o «francés» y el «Romero Landa»; el primero, seguido en el navío *San Juan Nepomuceno* y la fragata *Casilda*; el segundo, en el navío *San Ildefonso* y la fragata *Brígida*.

Con Mazarredo embarcado en el *San Ildefonso*, y Escaño, como decíamos, al mando de la fragata *Casilda*, ordena el primero navegar con todo el trapo. Comienza a cargar el viento, y la fragata, de menor porte, a sufrir en su aparejo. Los subalternos le piden arriar las velas altas, a lo que Escaño replica: «Al general le toca mandar, él lo ha dispuesto y nos mira».

Cuesta la rendición del mastelero de mayor de la *Casilda*, pero se puede considerar, de un lado, una lección de disciplina y confianza en el mando, y de otro, la conveniencia de no probar estas virtudes en quien va sobrado de ellas.

De 1789 a 1795: embarques, redacción de las Ordenanzas y la guerra de la Convención

En septiembre de 1789 asciende a capitán de navío; y, tras algo más de seis meses embarcado con Mazarredo en el *Conde de Regla*, de la escuadra del marqués del Socorro, y otros dos también con él en el *San Hermenegildo*,

pasan ambos a Madrid para trabajar en una nueva redacción de las Ordenanzas Navales, pues las muy bien reputadas de Aguirre habían quedado sobrepasadas por la abundancia de nuevas normas.

Completadas estas en abril de 1793, y habiéndose encargado Escaño del tratado 3, título 1.º, «Del Capitán Comandante de un navío u otra embarcación», nos dice Vargas (p. 28) que en él «se retrató Escaño sin saberlo, y dejó a la posteridad el prototipo más acabado de un comandante de bajel».

El 1 de junio de 1793 se le confiere el mando del navío *San Fulgencio*, al que encuentra mal pertrechado y «tripulado con levas de los pillos del Avapiés [hoy Lavapiés] y plaza de la Corte, y de las costanillas de Burgos y Valladolid» (VARGAS Y PONCE, p. 32).

Con las ideas muy claras sobre cómo cumplir con su obligación por lo relatado anteriormente, se aplica con todo su afán en poner en orden de combate el buque.

De su celo en el servicio, dice un general de la época cuyo nombre Quadrado no dice, que procuró ejercitar de continuo a la tropa y organizó la marinería para que actuase con orden y disciplina; y habla de «su desvelo por el bienestar de ambas clases, siguiéndolo desde la despensa hasta el rancho mismo, para eludir tanto linaje de fraude como se alimenta en los buques del pobre alimento de la gente» (QUADRADO Y DE ROO, p. 12).

Nos dice también que era afable y educado con todos, y del trato con sus oficiales, que eran «todos amigos suyos sin traspasar el respeto de súbditos, dejándoles lucir sus funciones, sin usurpar su mando y voz respectiva, (...) y obligándoles a cuidarse y tomar el debido reposo» (VARGAS Y PONCE, p. 33). En esto, al parecer, no les daba ejemplo, pues dormía a cortos intervalos y siempre dispuesto para cualquier eventualidad.

Sigue diciéndonos cómo ensayó en el *San Fulgencio* su plan de combate:

«... maduro fruto de muchas meditaciones, de experimentos prolijos, y de medir hasta los segundos para acelerar los fuegos, para economizar la gente y arreglar sus acciones. Bien combinado todo, la habituó a acudir a su deber sin tropelía, para que así lo hiciese en medio de la confusión y humo de un combate naval; a



Ordenanzas Generales de la Armada Naval.
Biblioteca Central de la Marina



Casco del navío *San Fulgencio*, de 64 cañones (1787-1814), en boj y caoba. Construido en Cartagena con planos de José Romero y Fernández de Landa (1737-1807). Museo Naval de Madrid (MNM-396)

correr con sosiego del cañón a la maniobra, del alcázar a los entrepuentes, a sostener un abordaje y rechazarlo, y a abordar en regla» (ib., p. 35).

En marzo de 1793, la Convención declara la guerra a España, que con otras naciones forma parte de la Primera Coalición, la cual tiene por propósito frenar los excesos de la República, ya en manos de los jacobinos.

Apoyando al ejército del general Ricardos en el Rosellón, el *San Fulgencio* sufre un temporal en el golfo de Rosas, durante el cual un rayo, siguiendo el palo mayor, mató a un hombre que estaba en la bodega, y a Escaño le ocasionó un fuerte sacudimiento por la electricidad en los anillos que guarnecían su antejo.

También en esta navegación pone en práctica una forma de paliar los efectos de las calenturas pútridas –que se contagiaban por la ropa mal lavada–, usando ceniza de los fogones para purificar el agua que se usaba en su lavado y también en el baldeo del buque, lo que resulta bastante efectivo.

En agosto, Tolón, entre otras ciudades, se subleva contra los republicanos radicales y pide auxilio a la escuadra del almirante inglés Hood, quien entra en el puerto y captura la escuadra francesa allí surta.

Formando parte de la escuadra de Lángara, la división de Escaño traslada mil hombres de Rosas a Tolón en un día; luego pasa a Génova, donde carga de víveres un convoy de veintidós velas que lleva de vuelta a dicho puerto.

Allí acodera su navío entre el fuerte de Malbusquet y el arsenal, para defender la plaza, y «remedia la escasez común y hace su cámara una fonda donde sus amigos hallasen fina y razonada abundancia. Este refrigerio no se daba, por cierto, a sangre fría, porque (...) más de una vez salpicó la mesa el agua que las bombas que le dirigía el enemigo elevaba al reventarse dentro del mar. En una guerra tan viva no es dado ni el comer con sosiego» (VARGAS Y PONCE, p. 36).

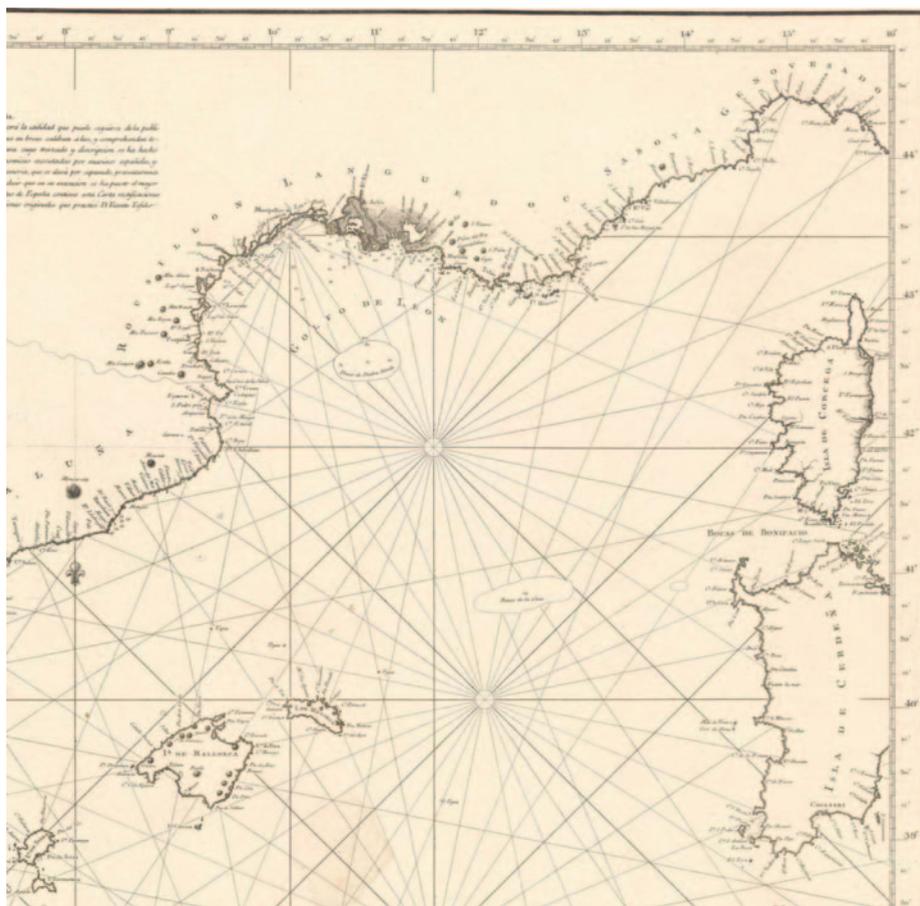


La flota angloespañola en el sitio de Tolón (<https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:240627/>)

Nuevamente en busca de víveres, que se precisaban con urgencia, desatiende el fuerte descenso del barómetro, sufriendo un fuerte temporal, en el banco de las Casas (costa oeste de Cerdeña), que produce «balances desconocidos». Por causa de uno de ellos perece el capellán del navío, y también cae Escaño en el alcázar, arrastrado por un chillerón (caja) de municiones, siendo preciso llevarlo a su cama.

Allí postrado, oye dar fondo y se hace llevar a cubierta, donde, estimando que el fondeadero no era bueno, manda dar la vela, pues conocía la finura del buque para salir a barlovento y pensaba que podía montar las restingas de Oristán. Cuando el piloto le expone su preocupación por la posibilidad de varar, le contesta: «En semejantes cartas se sitúan los bajos más afuera, porque sus autores quieren dar resguardo a su pereza en practicar los medios de construirlas con más exactitud. Sigamos navegando, no hay peligro» (QUADRADO Y DE ROO, p. 15).

Así fue, felizmente, y consiguen fondear en Cáller, donde comienzan las dificultades para conseguir las veinte mil fanegas de trigo que precisaban para abastecer Tolón, pues ni oficios ni recados surtían efecto, «de modo que mandó que trajesen una camilla del hospital, en la que se hizo conducir al



Sección de carta esférica de la Dirección de Hidrografía de 1801

palacio del Virrey. Asombrado este de un espectáculo nunca visto, un jefe respetable postrado en su lecho, desde el cual esforzaba las razones en que se apoyaba su petición, no pudo ya resistir, y sin más demora que la indispensable para embarcar el trigo, volvió a Tolón el *San Fulgencio* con el socorro apetecido» (ib.)

Allí, aún no restablecido, se le pide que recorra los puestos avanzados, que examine las líneas enemigas y que prepare un informe exhaustivo.

En este informe, Escaño se muestra pesimista, justificándolo en la actividad del enemigo, en su despliegue y en el interés que tenía en recobrar la plaza a toda costa. Como no coincide con las opiniones de otros jefes, que pensaban que podían invernar tranquilos, es enviado a Mahón, donde se ocupa en preparar los botes menores y otros auxilios que prevé se necesitarán allí



Los aliados evacuan Tolón en diciembre de 1793 (<https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:240811/>)

tras la evacuación de Tolón, lo que tristemente se revela muy acertado al producirse esta al empezar el año 1794.

Promovido a brigadier el 1 de febrero de 1794, se le confiere el mando del *San Ildefonso*, lo que no dejaba de suponer una gran tarea adicional, pues este distaba de estar, en lo tocante a adiestramiento, pertrechado y otros aspectos, tan preparado como el *San Fulgencio*.

Su primera misión consiste en llevar de Mahón a Liorna y Gaeta a la tropa napolitana y a un «enjambre de emigrados de toda calidad» procedentes de Tolón. Durante ella dejó constancia de su bonhomía y autoridad: «Su mesa franca para ochenta infelices hembras, su esmero con más de cuatrocientos expatriados, y su severa disciplina, pues en tal abatimiento y percalce las francesas siempre se mostraron francesas, duró hasta aportar a Liorna [llegar a Livorno]» (VARGAS Y PONCE, pp. 38-39).

Allí, el gobernador se niega a recibir a los refugiados, pero Escaño no quiere retenerlos a bordo. Desembarca a continuación a los soldados en Gaeta, y desde allí informa al embajador en Roma, el ilustrado Azara, quien dice de Escaño que «el comandante del *San Ildefonso* es una cabeza privilegiada, marino que en nada tiene que envidiar al más engreído britano» (ib., p. 40).

El 15 de mayo de ese año debe dejar el mando por enfermedad, no repeniéndose hasta diciembre. Había contraído unas «fiebres tercianas de muerte y camposanto», incubadas en la larga misión de mar, y posiblemente agravadas por su agotadora inclinación al trabajo y a la acción, enfermedad con afección nerviosa en la que, al parecer, recae de forma periódica durante el resto de su vida (DELGADO BAÑÓN, p. 35).

De febrero a agosto de 1795 de nuevo es el mayor general de Mazarredo en la Escuadra del Mar Océano, trasladándose en los mismos puestos a la Escuadra del Mediterráneo, por habersele asignado la primera al general Juan de Lángara.

Embarcado en el navío *Concepción* en agosto, Mazarredo le ordena preparar informes sobre el estado de la Escuadra del Mediterráneo, lo que hace notificando ser este pésimo, en palabras de Vargas Ponce:

«¡Pero qué escuadra, Santo Dios! (...) todo, todo la constituía en el estado más deplorable: Escuadra de mera apariencia, escuadra solo en el nombre, y fácil triunfo a cualquier enemigo que con la mitad de los buques los tuviese en aspecto militar; escuadra solo a propósito para vestir de luto a la nación de llegar a un combate, y labrar la afrenta y deshonra del que tuviese la desventura de estar a su frente» (VARGAS Y PONCE, p. 41).

Los informes que se envían y se reiteran —es de suponer que más mesurados— no obtienen respuesta. Sustituido Valdés como ministro por Varela, este pide nuevos informes; pero, sabiendo Mazarredo que se quieren usar para perjudicar al relevado, responde que no hay variación en lo antes informado, por lo que se le considera afecto a Valdés y el 16 de agosto de 1796 se le desposee del mando, volviendo Escaño al departamento de Cádiz.

De 1795 a 1797: Paz de Basilea, II Tratado de San Ildefonso y nueva guerra con Inglaterra

Tras la Paz de Basilea, firmada en 1795, que pone fin a la guerra de la Convención (también llamada de los Pirineos o del Rosellón), Godoy y el general De Pérignon firman, en nombre del Carlos IV y del Directorio, el II Tratado de San Ildefonso, alianza militar por la que, a requerimiento de una parte, la otra la socorrería, antes de tres meses, con una flota de 15 navíos, 6 fragatas y 4 corbetas (a más de dieciocho mil soldados de infantería, seis mil de caballería y artillería en proporción).

En las cercanías del cabo de San Vicente, al disiparse a media mañana la niebla, se avistan las escuadras española e inglesa, la primera, mandada por José de Córdoba y Blasco de Garay, fuerte de 24 buques y 2.052 cañones; la segunda, por John Jervis, con 15 buques y 1.126 cañones.

El resultado, como es sabido, es una dolorosa derrota —habida cuenta la superioridad numérica—, en la que se pierden cuatro navíos, que pudieron ser más.

La escuadra inglesa, formada en dos líneas, toma ventaja de la falta de unión de la línea española y dobla a la retaguardia. Mientras, Escaño, que



Sección de carta esférica de la Dirección de Hidrografía de 1801

mandaba el navío de primera *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones, entregado en La Habana tres años antes, y que llevaba la insignia del general don Juan Joaquín Moreno, durante el combate actúa como sigue:

«Al llegar sobre su aleta el navío cabeza inglés rompe el fuego, y es tan vivo y firme el de Escaño que batiéndose con este y, sucesivamente, con siete navíos más, les hace retardar y no poco el movimiento proyectado de virar luego [enseguida] en las mismas aguas para estrecharse con nuestra mal formada y confusa línea» (VARGAS Y PONCE, p. 45).

En su informe (QUADRADO Y DE ROO, doc. 7, informe g.^{ral} Escaño, p. 83) dice que no fueron el *Pelayo*, el *San Pablo* y el *Regla*, sino el *Príncipe*, el *Paula* y el *San Fermín*, junto a la vanguardia que viraba por contramarcha, los que impidieron que cayera el *Trinidad* y los que con él estaban. Y resume así la acción de su división, mandada por Moreno: «El que entretiene con menos fuerza á un cuerpo enemigo, y evita que este se incorpore á los suyos para batir á una armada sorprendida, hace un servicio que no pueden desconocer los que saben el arte de la guerra».

De 1797 a 1802: bloqueos de Cádiz y Brest

Demostrada en San Vicente la superior capacidad de buques y dotaciones inglesas, en marzo de 1797 veintitrés navíos de línea, al mando del almirante



BRUGADA, Antonio (1858). *Combate del cabo de San Vicente*. Museo Naval de Madrid (MNM-346)

Jervis, bloquean la bahía de Cádiz, algunos fondeados en el placer de Rota, las fragatas manteniéndose a la vela (FDEZ. DURO, t. VIII, p. 140).

Durante el bloqueo, Mazarredo y su mayor pusieron en estado respetable una escuadrilla sutil: «100 lanchas o botes a punto de guerra y manejadas con valor y entusiasmo pusiesen a cubierto de cualquier insulto a la opulenta plaza e importante Departamento de Cádiz» (VARGAS Y PONCE, p. 52).

Y así, «en todo el tiempo del bloqueo no se presentó ocasión de hacer daño al enemigo o de hacer favor al amigo en que no se saliese la fuerza sutil» (ib., p. 53).

Durante el bloqueo se destruyen «dos navíos y una fragata, cañoneando a todo el que se acercaba» (ib., p. 54).

Como curiosidad, es de reseñar que por entonces se hicieron populares entre la población gaditana las coplillas siguientes: «¿De qué sirve a los ingleses tener fragatas ligeras? / ¿No saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras?».

El 6 de febrero se hace una tentativa de romper el bloqueo: «Dio, pues, la vela, viendo la Escuadra inglesa no tan fuerte como solía. Pero como siempre vigilante, huyó a todo trapo del encuentro». Se reseña cómo en esta salida la mayor parte de la marinería «fue presa del más incómodo mareo, y buque hubo en que apenas los pundonorosos oficiales quedaron en estado de operar» (ib., p. 53).

«Otra prueba de qué era Escaño manifestó esta salida. Un afán no interrumpido desde 1793 que montó el *San Fulgencio* y durante el año 1797 llevado a tal extremo; aquel disponerlo todo y no faltar a función alguna de armas, pues los otros jefes alternaron y el Mayor siempre se presentara a ellas, minó su salud y le forzó,



Mapa de la bahía de Cádiz de 1813

a su pesar, a venir a la Isla y vino a postrarle en el lecho. En él llegó a saber que salía la Escuadra en busca de los enemigos, y en él se hizo conducir a bordo; pretendía coadyuvar al tiempo o morir en el lecho del honor. Cuando España numere muchos Españos será, como fue algún día, el asombro del orbe» (ib.).

Continuó el bloqueo hasta el 12 de mayo de 1799, cuando se levanta por causa de la salida de Brest de una escuadra francesa de veinticuatro velas, al mando del almirante Bruix.

Esta escuadra emboca el Estrecho y obliga a que la española emprendiese sola la expedición de Mahón, que no llega a acometer, pues sufre cuantiosos daños en un temporal en el golfo de Vera (Almería), por lo que se dirige a repararlos en Cartagena, lo que se verifica en un mes, al cabo del cual los buques en disposición de salir a la mar pusieron rumbo a Cádiz en unión de la escuadra francesa.



Carta Mercator de Bretaña, con el puerto de Brest en la parte izquierda central

De allí pasaron a Brest, donde, según cuenta Escaño en sus Diarios de la Mayoría General,

«nos enteramos de que la existencia de la república estaba en gran riesgo, y que todos los medios con que contaba el gobierno no bastaban para los ejércitos. Como los franceses se hallaban consternados en estos días, no se debe extrañar se desatendiese la marina, y que despidiéndose y desertándose la marinería, no tuviesen a los quince días de nuestra llegada medios para armar la mitad de la fuerza con que habían fondeado» (QUADRADO Y DE ROO, doc. 8, Diarios de la Mayoría General de 1797 a 1802, p. 108).

Unos navíos encerrados solo tenían que ocuparse en la conservación de la disciplina; mas, como en Brest había que atender a la defensa de los realistas de La Vendée, que impedían hasta la entrada de víveres, «hubo que repetir todo lo hecho en el bloqueo de Cádiz, y enseñar no poco a los franceses» (VARGAS Y PONCE, p. 58).

Fue entonces cuando don Antonio Cornel, ministro de Marina, informado de la excelencia de los servicios que prestaba el marino en Brest, buscó los medios de premiarlos. Informado por la Secretaría de que no se había hecho



PARRILLA PENAGOS, Carlos. *El navío Argonauta en el combate de Finisterre*

oficial la gracia que se le concedió por su actuación en el combate de San Vicente, desatascó el trámite y de esa manera apareció en la *Gaceta de Madrid* de 1 de noviembre de 1799 la concesión a Escaño de la encomienda de Carrizosa en la Orden de Santiago (QUADRADO Y DE ROO, doc. 9, p. 131).

De 1802 a 1805: campaña de la Martinica y combates de Finisterre y Trafalgar

En octubre de 1802, Escaño fue ascendido a jefe de escuadra, y en julio del año siguiente, nombrado comandante de los Tercios Navales del Norte, en Ferrol, donde servirá poco más de año y medio, pues Federico Gravina, sabedor de sus conocimientos, de su entrega al servicio y de su visión táctica, lo reclama como mayor general de su escuadra.

El 9 de abril de 1805, Escaño se unió, con una división formada por seis buques y una fragata, a la escuadra de Villeneuve, con la que sumaron veinte navíos y realizaron la campaña de la Martinica, en la que capturaron un convoy inglés de veinte velas y tomaron la isla del Diamante, tras lo que regresaron a Europa.

Fracasada la reunión con las escuadras de Brest y de Ferrol, y por tanto el plan de desembarco en Inglaterra, se produce el combate de Finisterre, en el que se enfrentaron a la escuadra de Calder, fuerte de quince navíos, y de cuyo desarrollo cuenta Vargas Ponce (p. 66) que



El *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones, insignia de Gravina en Trafalgar con Escaño de mayor general. Óleo de Carlos PARRILLA PENAGOS

«la dirigió y sostuvo don Antonio de Escaño (...) [que] durante toda la campaña había preparado sus buques con incesantes ejercicios para semejante día. (...) Formaba a la cabeza la división española, y se formó de tal modo, y se batió con tal bizarría y suficiencia, que a pesar de lo abrumado de la atmósfera, Calder, muy escarmentado, abandona el combate para atender al remedio de sus considerables averías».

Tras una escala en Vigo, la combinada fondeó a finales de agosto de 1805 en la bahía de Cádiz, de donde saldrá el 20 de octubre para el combate de Trafalgar.

Antes, el día 5, tuvo lugar un consejo de guerra en el que se acuerda esperar a un temporal duro que «disperse, maltrate o aleje al enemigo» (ib., p. 67), pero Villeneuve, acuciado por la posibilidad de terminar su mando de manera deshonrosa, toma la decisión de salir a la mar y combatir.

Al mediodía del día 21 comienza el combate. A las dos de la tarde es herido Gravina, a bordo del navío *Príncipe*, y también en él, dos horas más tarde, lo es Escaño, que por perder mucha sangre se desvanece, siendo aten-

dido y volviendo a la toldilla para, no viendo la bandera izada, mandar con el mayor calor hacerlo, renovándose el combate hasta que la llegada del francés *Neptune* y del español *San Justo* haga que los dos buques que atacaban se retiren.

Escaño se mantiene en su puesto «hasta salvar a remolque el navío con otros ocho que tomaron Cádiz en lo más tenebroso de la noche» (ib., p. 69).

Se celebra un consejo de guerra al amanecer, presidido por Escaño, que resuelve salir «para salvar las reliquias de la Escuadra, represar algunos buques y todavía combatir, pues sobraba el aliento» (ib., p. 70), lo que se hizo, saliendo algunos buques y recuperándose el *Santa Ana* y el *Neptuno*.

De 1805 a 1811: Escaño, consejero del Almirantazgo, ministro de Marina y regente

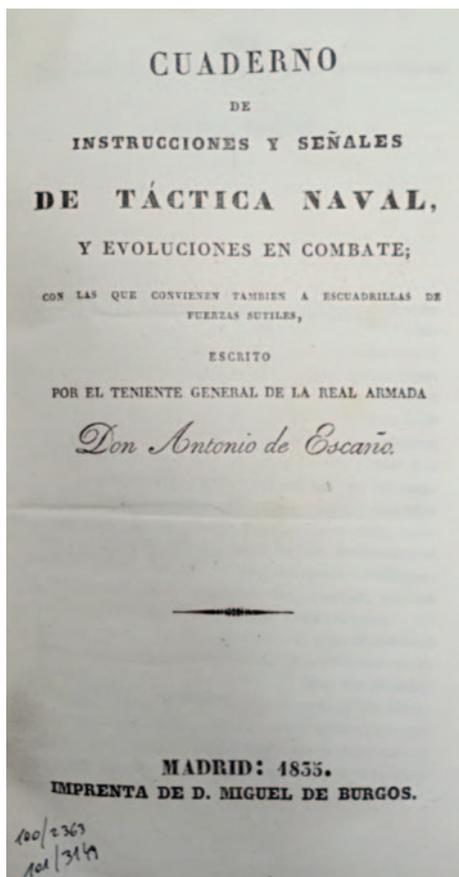
Aunque aquí termina, en la práctica, su carrera naval, no queremos dejar de relatar, siquiera en forma sucinta, los servicios que prestó a la patria como hombre de Estado.

Ascendido a teniente general después de este combate, que fue su última campaña marítima, en marzo de 1807 es nombrado consejero del recién creado Almirantazgo, junto con Álava, Salcedo, el intendente Salazar y tres capitanes de navío (Espinosa, Fdez. de Navarrete y Sixto Espinosa, promotor de la idea de crear el órgano).

Pronto se percata Escaño de la escasa actividad que le va a proporcionar el cargo, pero no pierde el tiempo y se dedica a escribir el *Cuaderno de instrucciones y señales de táctica naval y evoluciones en combate*:

«A esta obra clásica le impelía que no la hubiese entre nosotros, siendo tan grande la urgencia. Porque pasando reseña a los varios combates en que estuvo, en el cabo Espartel, la táctica inglesa burló la mayoría de sus contrarios en sangrienta escaramuza y sin empeñar una batalla. En el cabo de San Vicente, la táctica inglesa logró un insigne triunfo, que hubiera sido un escarmiento de haber observado buena táctica el no pusilánime Córdoba. En el cabo de Finisterre, la táctica de Escaño puso en retirada a una escuadra inglesa y superior. Y en el cabo de Trafalgar, la torpeza en la táctica de nuestros aliados autorizó a Nelson a quebrantar a fuer de táctico sus reglas» (ib., p. 73).

En 1807 se produce el motín de Aranjuez, con las consecuencias sabidas, y el 2 de mayo del año siguiente, el levantamiento del pueblo de Madrid. Escaño viaja a Aragón para contribuir a preparar la defensa de la nación, pero es delatado y ha de volver a Madrid. Luego habrá de rechazar la proposición de unirse a los afrancesados, y en cambio acepta de la Junta Central su nombramiento como ministro de Marina en octubre de ese año; lo hace con estas palabras de respuesta al conde de Floridablanca: «Sin embargo de que ni por mi genio ni por mis luces me veo capaz ni a propósito para tan delicado encargo, no puedo dejar de agradecer esta honrosa confianza ni escusarme (*sic*) a



Frontispicio del *Cuaderno de táctica naval*, de Antonio de Escaño. Biblioteca del Museo Naval

aceptarla en las circunstancias del día como ciertamente lo haría en otras» (ib., p. 79).

En la situación angustiosa en que estaba la nación, y particularmente su Marina, no tenía muchos recursos para procurar aliviarla. Vargas nos relata varios de los más relevantes; citemos tres: «... debió al celo y luces de Escaño armas de chispa para no depender de auxilios extranjeros; le debió fábricas en puestos seguros y hornos no comunes para fundir municiones de todos los calibres» (ib., p. 81).

También disponiendo que «fuese el navío *Héroe* a Galicia para ser en sus rías una ciudadela flotante, ya en disponer la fuerza sutil, que tanta parte tuvo en la gloriosa acción del puente San Payo, ya finalmente proponiendo formar en la isla de Bayona un departamento, (...) que libertase de franceses a Galicia» (ib., p. 82).

Y por último:

«En Cádiz dispuso su armadilla sutil, como adivinando cuán útil sería muy luego. De más entidad todavía fue la fortificación marina del caño del Trocadero, que se debió a sus instancias. Y si España se salvó, digámoslo de una vez, porque la isla y su puente de Suazo fueron el escollo

contra el que se estrelló el llamado omnipotente Bonaparte, es, sin duda, aunque lo sepan pocos, que la salvó Escaño. Suyo fue el conocimiento de ser esto asequible, suya la propuesta, y hacerla adoptar, y que se adoptara, y que fuese el activo y valeroso marino don Xavier Uriarte que la realizó a maravilla» (ib.)

Permaneció en el cargo hasta enero de 1810, cuando comienza su desempeño como uno de los cinco miembros del Consejo de Regencia que en la Isla de León (San Fernando), el 31 de enero de 1810, juran sus cargos para procurar la supervivencia de la nación española después de la derrota de Ocaña y las que siguieron.

Naturalmente, a más de otras ocupaciones en el año escaso en que lo fue, Escaño se empleó en todo lo relativo a la Marina, aprestando buques grandes

y pequeños que estuviesen en condiciones de navegar; los primeros, para transporte de tropas y de caudales; los segundos, para formar una escuadra de fuerzas sutiles que, en dos divisiones, guarneciera la Bahía hasta el Trocadero e hiciera excursiones afuera la una, y defendiera La Carraca y la Isla, así como los caños y anegadizos que la rodean, la segunda.

Y así hasta el día 28 de octubre, en que, después de reiteradas solicitudes de los miembros de la primera Regencia, es nombrada la segunda, compuesta por Blake, Císcar y Agar.

Pero no terminan ahí sus servicios a la patria, pues cuando, en octubre de 1811, ocupaba su tiempo en la redacción de un plan de reforma para la Marina⁴, tiene noticia de estar en peligro las Cortes, cuestionadas por parte del clero, la nobleza y uno de los exregentes. Escaño redactó un oficio por el que «no solo vindicó los fueros de la sacrosanta verdad, sino que conjuró tan infernal tormenta, sino que conservó a Fernando su corona, sino que mantuvo a España el único sistema que la conviene, que es la monarquía» (VARGAS Y PONCE, p. 100).

Escaño lo justifica así:

«Pareciéndome que con este paso lograría desvanecer la tempestad que corría la patria, de que reuniéndose todos los poderes en las Cortes, por desconfianza de todos los que no eran del Congreso formasen una clase de gobierno que nos llevase a la democracia más desenfadada, y de ella a la anarquía» (ib.)

Aún vivirá tres años más don Antonio de Escaño, durante los que sigue sufriendo por su patria, de otra manera, por hallarse entonces libre de responsabilidades, hasta que el día 11 de julio de 1814, a la edad de 61 años, muere en su casa por una apoplejía.



Retrato de Escaño cuando era consejero de la Regencia (1810), procedente de una colección particular (FUENTE: CONTE LACAWE, p. 48)

(4) Esta obra la hizo publicar en 1820 Manuel del Castillo y Castro, teniente de navío y ayudante del general Escaño cuando era consejero del Almirantazgo, con el título de *Ideas sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España*.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

XXXIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN
MOMENTO DE TRANSICIÓN

Portada del *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* núm. 54, correspondiente a las XXXIV Jornadas de Historia Marítima, habidas en mayo de 2007, con Valdés y Escaño en las dos esquinas superiores y Císcar en la inferior derecha; los tres, personajes relevantes del primer tercio del siglo XIX

Para cerrar este muy resumido texto de sus servicios a España, recordemos primero las palabras de Quadrado, quien en su introducción al *Elogio histórico del excelentísimo señor don Antonio de Escaño* (p. VII), manifiesta el propósito que le mueve:

«... hacer conocer á otros, al que después de haberse hecho notable en Espartel, San Vicente, Finisterre y Trafalgar, contribuyó á libertar la Nación del yugo extranjero en el Consejo, en el Ministerio y en la Regencia de que formó parte, concluyendo su carrera con un eminente servicio, cuando se hallaba sin destino y casi proscrito».

Y después las que, a modo de epitafio, figuran en su lápida en el Panteón de Marinos Ilustres:

«AQUÍ YACE D. ANTONIO DE ESCAÑO, TENIENTE GENERAL DE MARINA. FUE REGENTE DEL REINO. POR SU VALOR Y AFABILIDAD, CIENCIA Y RECTITUD Y POR SU PERFECTA HOMBRÍA DE BIEN, GRATO A TODOS, Y DIGNÍSIMO MODELO».

Bibliografía

- CONTE LACABE, Augusto (1955). *En los días de Trafalgar*. Cádiz, Impreso en Escelicer, S.L.
- DELGADO BAÑÓN, Luis. Don Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada y regente de España. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 54.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Historia de la Armada española* VII y VIII.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio. *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*.
- OCAMPO ANEIROS, José Antonio. «Escaño y García de Cáceres, Antonio». En REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *Diccionario biográfico español*.
- QUADRADO Y DE ROO, Francisco de Paula (1852). *Elogio histórico del excelentísimo señor don Antonio de Escaño*. Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- VARGAS Y PONCE, José de (1962). *Elogio histórico de don Antonio de Escaño y García de Cáceres*. Con prólogo y notas de don Julio GUILLÉN TATO.

ANTONIO DE ESCAÑO, SU FAMILIA Y LA CARTAGENA DE SU TIEMPO

Eduardo BERNAL GONZÁLEZ-VILLEGAS
Capitán de navío retirado

Introducción

En este artículo describiremos al insigne don Antonio de Escaño García de Cáceres, teniente general, ministro del Almirantazgo y regente del reino –ni más ni menos–, pero en los aspectos de su vida y entorno, tales como su familia y la Cartagena de su tiempo, su tierra natal.

Dentro de su dilatada carrera se hará hincapié en los tiempos de su vida profesional y familiar, pero solo en los periodos en que estuvo vinculado a Cartagena. Por tanto, relataremos acaecimientos significativos que sucedieron en esa ciudad coincidiendo con ese vínculo, acaecimientos a los que, con toda seguridad, y en mayor o menor medida, él no fue ajeno. Después de leer y estudiar documentos acerca de la trayectoria y la vida de Escaño, es innegable que ha aumentado nuestra admiración por este personaje, digno ejemplo de sacrificio y eficacia a lo largo de toda su existencia.

Orígenes familiares

Escaño es una localidad del municipio de Villarcayo de Merindad de Castilla la Vieja, en la provincia de Burgos, perteneciente a la comarca de las Merindades y al partido judicial de Villarcayo. Consta hoy día de cuatro habitantes, y una iglesia románica dedicada a san Salvador es el edificio predominante y reclamo turístico de esta localidad. La familia de Escaño residía en tiempos antiguos en las montañas de Burgos, tomando el apellido de uno de sus ilustres linajes. Fernán Sánchez de Escaño, progenitor de esta familia, pasó de allí a la conquista de Córdoba, con el rey don Fernando III, en 1236, y como hijodalgo reconocido obtuvo repartimiento en la misma ciudad. Un siglo después, cuando los bandos en la minoría de don Alonso XI, sus descendientes tuvieron que acogerse a Castro del Río y pueblos inmediatos; y, según



Antonio de Escaño y G.^a de Cáceres, teniente general de la Armada (1752-1814)

documento que se conserva, del pleito homenaje que prestó en 1350 un Juan de Escaño, alcaide del castillo y alcázar de Lucena (Córdoba), se le declaró exento de pechos¹ como hijodalgo, hecha información judicial de orden del señor de Lucena, Gonzalo Fernández de Córdoba.

Damos un salto de cuatro siglos, a principios del siglo XVIII, donde encontramos a otro descendiente, don Martín Alonso de Escaño, que se hallaba de capitán a guerra en El Puerto de Santa María².

Este título emanaba directamente del rey y llevaba anejo el de corregidor³. Su hijo Martín de Escaño y Arizmendi nació en Lucena también, en 1704. Otros textos lo sitúan nacido en Fernán Núñez, Córdoba. Llegó de cadete a capitán de Infantería del Batallón de Galeras de España. Se avencindó a la mitad del siglo XVIII en Cartagena, donde obtuvo los cargos de regidor perpetuo de la ciudad, alcalde de la Santa Hermandad en 1764 y 1765 y alférez mayor, y donde testó el 19 de noviembre de 1771. Contrajo matrimonio con doña María Cristina García de Cáceres, con la tuvo seis hijos, cinco varones y una mujer, todos cartageneros, siendo el cuarto nuestro protagonista, don Antonio de Escaño, que nació el 5 de noviembre de 1752 (QUADRADO DE ROO: 1852, apéndice 1).

El arraigo de esta familia en la ciudad de Cartagena fue muy notable, dados los cargos del progenitor. Al fallecer este, el título de regidor pasó sucesivamente a tres de sus hijos. Los hijos fueron los siguientes⁴, y todos los varones sirvieron en la Armada:

- José de Escaño y García de Cáceres. Nació en Cartagena en 1739. Diversas informaciones testificales en Cartagena, Lucena y Fernán Núñez acreditan la ascendencia referida de este guardiamarina y su hidalguía por los cuatro abuelos. Se le formó asiento el 20 de junio de 1757. Ingresó en la Orden de Carlos III en 1796. Llegó a brigadier de Marina. Murió sin sucesión.

(1) De pagar tributos al rey
(2) Jefe de los tercios de milicias alistados y repartidos en las provincias y lugares para su defensa y seguridad.
(3) Encargado de que se acataran las disposiciones de reyes y virreyes.
(4) Datos extraídos de VÁLGOMA y FINESTRAT, excepción hecha de doña Mariana.



Iglesia románica de San Salvador, de la población de Escaño

- Martín. Nació en Cartagena en 1741. Información testifical en Cartagena acredita lo expresado para su hermano José. Se le formó asiento el 17 de octubre de 1758. Falleció muy joven, de teniente de navío.
- Mariana. Doña Mariana, casada con don José Saravia, coronel y teniente de rey en Cartagena, con quien tuvo dos hijos.
- Joaquín. Nació en Cartagena en 1748. Información de testigos y declaraciones ante un escribano en Cádiz acreditan lo expresado para su hermano José. Se le formó asiento el 1 de mayo de 1766. Se retiró de teniente de navío.
- Antonio. Nació en Cartagena en 1752. Información testifical en Cartagena acredita la inmediata genealogía del aspirante, idéntica a la de sus hermanos. Se le formó asiento el 8 de agosto de 1767 (mes de julio, según la obra *Elogio de Antonio de Escaño*). Ingresó en la Orden de Santiago en 1800.
- Teodoro. Nació en Cartagena en 1755. Información testifical en Cartagena acredita la inmediata genealogía del aspirante, idéntica a la de sus hermanos. Se le formó asiento el 2 de marzo de 1769. Llegó a capitán de navío. Casado dos veces, tuvo un hijo de su segundo matrimonio.



Navío de dos puentes y 74 cañones. (FUENTE: Carlos Parrilla Penagos)

Ahondando en datos de nuestro protagonista, Antonio Leonardo Fulgencio nació el día 5 de noviembre de 1752, en Cartagena, en la calle Antón de León núm. 6, hoy calle Medieras. Fue bautizado en la iglesia de Santa María de Gracia, el 6 de noviembre de ese año. Hijo legítimo de don Martín y de doña María Cristina Josefa. Nieto por línea paterna del capitán don Martín Alonso de Escaño Cabeza de Vaca, natural de la ciudad de Lucena, y de doña Antonia Bernarda Arizmendi, natural de El Puerto de Santa María. Y por la materna, del capitán don Josef García Garro de Cáceres, regidor que fue de esta ciudad, y de doña Teodora Fernández de Santo Domingo, vecinos y naturales de ella.

La familia de Escaño adquirió un terreno en la actual calle de Medieras, de Cartagena, en el que mandó edificar un magnífico palacio, blasonado con el escudo de las armas de su apellido. La citada calle, durante varios años tomó la denominación de calle del General Escaño. Se entraba por la calle de Isaac Peral y se salía a la de Pi y Margall. Los nombres de estas calles, como los de otras muchas de Cartagena, no tuvieron éxito, y el intento de la corporación municipal de dar una nueva nomenclatura a muchas de las vías de la ciudad se frustró, ya que en la actualidad se conocen respectivamente por los nombres de Medieras, Mayor y del Aire.



El colegio jesuita de San Sebastián de Cartagena, precursor de la enseñanza media en nuestra ciudad



Carlos II, el rey piadoso que concedió una enorme parcela urbana en Cartagena a la Compañía de Jesús

Su primera educación se redujo únicamente a presenciar las virtudes domésticas de que le daban ejemplo sus padres, pues Cartagena era una población con escasa agricultura y poquísimos comercios, sin escuelas ni medio alguno de instrucción. Así pues, nada sabía este joven cuando, cumplidos los catorce años, sentó plaza de guardiamarina en el departamento de Cádiz y se dedicó a los estudios en el colegio llamado entonces Cuartel de Guardias Marinas, que fundó el ministro don José Patiño y dirigía don Jorge Juan.

Sin haber cumplido los quince años, se le formó asiento el 8 de julio de 1767. Poco más de un año de continua asistencia a las clases de los profesores de la Armada bastó a Escaño para ser aprobado de los estudios preliminares, que debía seguir prácticamente en la mar.

Embarcó en el navío *Terrible*, de dos puentes y 74 cañones, el 16 de septiembre de 1768, y pasó al departamento de Cartagena. Habilitado de oficial por real orden de 6 de febrero de 1770, después de demostrar su valor en jabeques contra argelinos, estuvo agregado a los Batallones de Marina de Cartagena como ayudante del Cuerpo de Artillería, y en él permaneció hasta



Pabellón de Autopsias de la Armada

que ascendió a alférez de fragata el 21 de agosto de 1770. A partir de aquí da comienzo su brillante carrera naval.

Alternando épocas en las que Escaño estuvo vinculado, aproximadamente, a Cartagena, les traigo un primer acaecimiento. La revista *Cartagena Histórica* incluye un artículo sobre los jesuitas en Cartagena (1690-1767) (VELASCO HDEZ.: 2005). Por otro lado, unos documentos del Archivo Histórico de la Armada relatan la implantación de la compañía en Cartagena mediante la cesión de unos terrenos por parte del rey Carlos II. En ellos se edificó un colegio-iglesia para su labor pastoral y docente. Poco después extendería considerablemente su patrimonio, del que obtendría buenos rendimientos.

Setenta y siete años duró la estancia de los jesuitas en Cartagena, hasta que fueron expulsados mediante la real provisión de Carlos III que ordenaba el destierro de la compañía de España y la incautación de sus propiedades. Una de las razones argüidas fue la acusación que pesaba sobre sus miembros de participar en el motín contra Esquilache e instigar a las masas. Otra versión habla de intrigas ante el rey Carlos III de los ministros ilustrados: Campomanes, Aranda, Floridablanca. Estos hechos sucedían en Cartagena en la época de la familia Escaño. Tanto del colegio como de la iglesia de la Compañía de



El Cuartel de Presidarios visto desde el mar, con el Club Náutico en primer término y el Palacio Consistorial al fondo, a la derecha. Archivo Casau (CEHIFORM)

Jesús en Cartagena se dedujo su situación entre la actual calle Villamartín y la plaza de San Sebastián. Para esta deducción fue necesario consultar los muchos planos que se levantaron por esa zona con motivo de las obras del arsenal.

Otra edificación en vida de Escaño en Cartagena fue el Pabellón de Autopsias de la Armada, construido en 1768. Se trata de un edificio anexo al que fue Hospital de Marina —el del siglo XVIII—, cercano a la plaza de toros, que se empleó en autopsias y disecciones para las clases de anatomía de los cirujanos. Se trata de un pequeño templete hexagonal, rematado por una cúpula, de estilo neoclásico. Actualmente es un espacio destinado a exposiciones.

Nos trasladamos al año 1776, en el que Escaño desembarcó en Cádiz desde Montevideo, después de sufrir una larga convalecencia a consecuencia de un desagradable lance por la defensa de una dama⁵. En marzo de aquel año ascendió a teniente de fragata y pasó a Cartagena para su recuperación al lado de su familia. Allí se entregó a la lectura y al estudio con igual empeño que provecho. En agosto de 1783 fue nombrado primer ayudante del subinspector del arsenal de Cartagena. Y en este destino completó sus conocimientos navales, ya observando la construcción de un buque desde poner la quilla en la

(5) Estando en Buenos Aires, en el campo, en compañía de unos amigos y de una señora principal, esta, por encontrarse en compañía de europeos, fue ofendida por un jinete del país. Escaño echó mano a la espada, pero el jinete hizo que el caballo diese a aquel un par de coces en el pecho que lo dejaron tendido en el suelo, presa de un vómito de sangre. Una vez pasada la gravedad, fue a Montevideo y, seguidamente, a España, al creerse inútil para el servicio.

grada hasta botarlo a la mar, ya examinando cómo se carena vuelto a poner en seco en el dique. Fueron objeto de sus meditaciones la elaboración y uso de las diversas materias de que se compone el fuerte y vigoroso cable, la extensa y tupida vela, y el tosco madero convertido en piezas diversas que dan el ser a los buques. Escaño, constante en el arsenal, evaluó el gran coste de materiales y jornales, de enseres y gente; el consumo de un almacén general bien abastecido; la economía que proporciona el almacén de excluidos bien dispuesto, y todo lo indispensable para la ilustración del que había de mandar un bajel; todo lo examinó por sí, y dejó consignado en varios y curiosos apuntes el fruto de sus observaciones:

«Este primer ayudante, decía en un informe su jefe, se distingue por su asiduidad al trabajo, por sus luces, juicio, respeto no afectado, don de mando, y dulce y caritativa entereza con que se hace obedecer y amar de tantas castas de subalternos, pues desde el esclavo moro empleado en las cadenas de las bombas, hasta los incansables capitanes de buques, a quienes todo parece poco para su navío, todos aplauden al ayudante, siguen su dictamen, se honran de ser amigos de él, y le presentan como un cabal modelo» (QUADRADO Y DE ROO: 1852).

La necesidad de un gran presidio para el arsenal

Los comienzos de la construcción definitiva del arsenal en 1750 y los condenados a los trabajos forzosos en él provocaron la presencia de un considerable número de presidiarios, que se fueron acumulando en su interior con el avance de las obras. Así, a principios de 1773 había alrededor de 2.600 entre presidiarios, moros y turcos. Ante este incremento de presos y esclavos, se promovió la construcción de un nuevo cuartel donde alojarlos. Mientras tanto, se alojaban en barracones y en las cinco galeras desafectadas que actuaban como pontones. En 1775 fue aprobado por real orden el proyecto de construcción del nuevo presidio, contiguo al recinto del arsenal y que recibió, indistintamente, el nombre de «Cuartel de Presidiarios y Moros» o el de «Presidiarios y Esclavos».

Tras el final de la guerra de la Independencia, debido a la extrema penuria económica que atravesaba la Marina y al objeto de reducir gastos, se dispuso por real orden de 3 de mayo de 1816 que en adelante no se destinasen a los presidios de los arsenales ni se recibieran en ellos nuevos reclusos, por lo que el Cuartel de Presidiarios quedó vacío. Desde aquella fecha, todos ellos fueron centralizados en el presidio de Cuatro Torres, del arsenal de La Carraca, en Cádiz. Después de muchas vicisitudes en las que se utilizó como centro correccional, acabó siendo el famoso Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena, y hoy día es la Universidad Politécnica, una vez suprimido el servicio militar. También se ubica en él el actual Museo Naval.



Fragata (FUENTE: Carlos Parrilla Penagos)



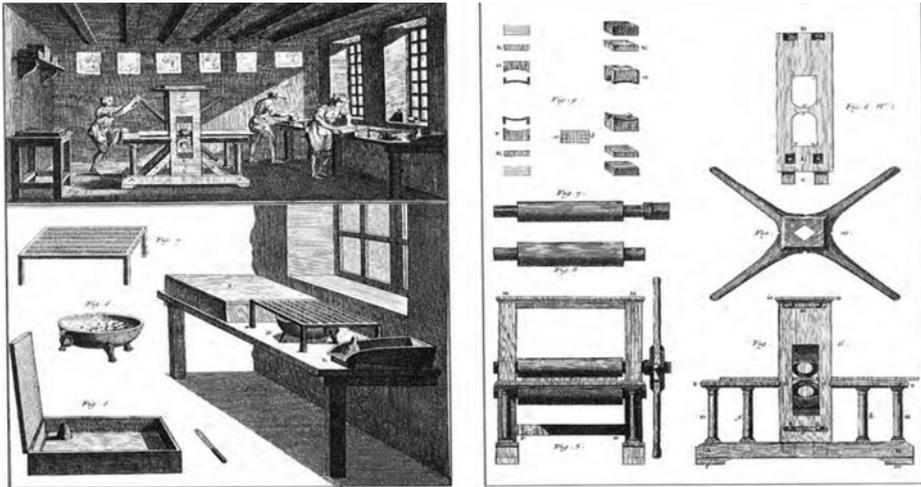
Navío *San Ildefonso*

La obediencia ciega de Escaño. Anécdota

Llevaba catorce meses en el arsenal (1784), cuando se confirió a Escaño el mando de la fragata *Santa Casilda*. Existe una anécdota de unas pruebas entre el navío *San Ildefonso*, mandado por el general Mazarredo, y la fragata *Santa Casilda*, mandada por Escaño. Se trataba de comparar la ligereza de ambos barcos con los efectos del viento dando toda la vela. Mazarredo mandaba la expedición. Arreciaba el viento, y el navío desplegó toda su velocidad. La fragata, que no tenía tanta resistencia, rendía y se inclinaba casi hasta el punto de zozobrar. Mazarredo, ocupado de su buque, continuaba navegando sin atender a la *Santa Casilda*, cuyos azorados tripulantes pedían unánimemente a su comandante que se acortara de vela, para librarse del peligro que amenazaba. Escaño, con la mayor serenidad, contestó: «Al general le toca mandarlo; él lo ha dispuesto y nos mira»; y continuó sin hacer novedad hasta que, rendido el mastelero mayor, acabó la arriesgada prueba y adrizó el buque. Esta fue siempre la subordinación de don Antonio de Escaño, lo que se dice *obediencia ciega* (QUADRADO Y DE ROO: 1852, p. 10).

Aparición de la imprenta en Cartagena

En los años ochenta del siglo XVIII funcionó una imprenta de Marina localizada en el hospital de la Armada. En 1786, la Intendencia de Marina solicitó al rey su instalación en dicho hospital. La imprenta finalmente se ubicaría en los bajos de este centro sanitario. Tal imprenta no solo se dedicó a imprimir documentos para la Armada, sino que también produjo para la sociedad civil en general (FURTET CABANA: 2007).



Imprenta del siglo XVIII, coetánea de la imprenta de Marina cartagenera

Real Parque y Maestranza de Artillería de 1786

Se trata de un antiguo cuartel situado en el casco antiguo de Cartagena. Las importantes obras defensivas que durante el siglo XVIII se llevaron a cabo en la ciudad, en torno a la construcción del arsenal, afectaron principalmente a los despliegues de las baterías situadas a levante y poniente de la dársena, que con sus fuegos cruzados cerraban la entrada del puerto. También fue muy importante la construcción del Real Parque de Artillería de Ejército, que tenía encomendadas las funciones logísticas para atender el abundante y diverso material que artillaban.

Una ordenanza de Artillería de 1802 lo elevó al rango de Maestranza⁶. Esta disposición articulaba la Artillería de la Península en cinco departamentos artilleros: Barcelona, Cartagena, Sevilla, La Coruña y Segovia, cada con un regimiento a pie. Este parque es hoy día Museo Histórico Militar y Archivo Municipal de Cartagena.

San Martín en Cartagena

José de San Martín, oficial del Ejército español que se sublevó contra su país y llegó a ser conocido como uno de los «Libertadores», tuvo su etapa en

(6) Maestranza es un conjunto de los talleres y oficinas donde se construyen y recomponen los montajes para las piezas de artillería, así como los carros y útiles necesarios para su servicio.



Parque de Artillería de Cartagena

España, entre 1784 y 1811, durante la que participó en varios combates. Su principal actuación fue en la batalla de Bailén, en el curso de la guerra de la Independencia. Muy estudiado por multitud de investigadores, en ninguno de tales trabajos se ha hablado de su etapa en Cartagena (España), que fue azarosa y accidentada. Ingresó como cadete en el Regimiento de Murcia en 1789, aunque lo de Murcia era solo de nombre, pues su base estaba en Málaga. Con ese regimiento combatió contra la piratería berberisca y en otras campañas. De su brillante carrera en el Ejército español destacamos también el embarque con su batallón en la fragata de la Real Armada *Santa Dorotea*, en la que permaneció trece meses patrullando el Mediterráneo. Durante estas navegaciones, esta fragata estuvo en las bases navales de Cartagena, Cádiz y Tolón. Permaneció por algún tiempo en Cartagena, con San Martín a bordo.

Escuela de Guardiamarinas

El edificio de esta antigua escuela fue construido siguiendo los planos del arquitecto real Juan de Villanueva, el mismo que diseñó la famosa portada del Museo del Prado de Madrid. Fue edificada entre 1789 y 1810, con estilo neoclásico. Poco duró como escuela, pues en 1824 fue clausurada, junto a la de Ferrol, con objeto de unificar la formación de cadetes en la Isla de León (San Fernando, Cádiz), en lo que acabaría siendo la Escuela Naval Militar, que permanecería en Cádiz hasta ser trasladada a Marín. Hoy día es el edificio de Servicios Generales de la Armada.



Antigua Escuela de Guardiamarinas de Cartagena, hoy edificio de Servicios Generales de la Armada

Mazarredo y Escaño recibieron en 1793 el encargo de elaborar las Ordenanzas de la Armada. Concluidas estas, el gobierno quiso comprobar si se practicaba lo establecido para los comandantes de los buques (capítulo «Del cargo y obligaciones del comandante de un bajel»). Para ello ordenó al capitán de navío Escaño que pasase a Cartagena a tomar el mando del navío *San Fulgencio*.

Acababa de declararse la guerra de los Pirineos con Francia, y era necesario presentar nuestros navíos en la mar. Así, Escaño no tardó en encargarse del buque que se le confiaba; pero halló el arsenal desprovisto y tuvo que proceder al armamento de un modo incompleto. Además, hubo que recurrir al sistema de las levas para completar la marinería. Una vez que pudo obrar por su cuenta, implantó a bordo la nueva ordenanza y demostró que, lejos de ser impracticable, como sostenían los poco amigos del trabajo y la severa disciplina, enlazaba todas las funciones de los oficiales, dictaba con pulso y medida las providencias del jefe y solo contenía preceptos de posible ejecución.

Otro suceso acaecido en Cartagena en tiempos de Escaño, en la época de la Revolución francesa, tiene su raíz cuando la escuadra española, al mando de Lángara, abandonó Tolón (diciembre de 1793) con muchos franceses monárquicos a bordo que huían de la revolución. Parte de ellos desembarcaron en Baleares y otros lo hicieron en Cartagena. Entre los emigrados había algunos médicos y cirujanos. Todos ellos fueron incorporados a los servicios sanitarios de la Marina española. Del mismo modo, todos los marinos franceses fugiti-



Marqués de Casa Tilly



Casino de Cartagena

vos, desde grumetes y soldados hasta capitanes de fragata, fueron incorporados a nuestra Real Armada.

También en la época de la familia Escaño aparece en escena la figura de Francisco Javier Everardo de Tilly y Paredes, que fue marqués de Casa Tilly. Nacido en Villalba de Alcor (Huelva) en 1712, y fallecido en Cartagena en 1795, fue uno de los oficiales generales de mayor mérito de la Armada en el siglo XVIII. Mandó más de quince navíos en sus numerosas campañas de mar, muchos de ellos basados en el departamento de Cartagena, amén de ocupar destinos de escuadra y demás. Fue nombrado capitán general del departamento de Cartagena en 1790. En 1792 se le confirió el mando de la Dirección General de la Armada y la capitanía general del departamento de Cádiz, anexa al cargo. Ascendió al empleo de capitán general de la Armada en 1794, pero por su mal estado de salud y sus achaques solicitó ser relevado del mando en 1795, trasladándose a su palacio de la Calle Mayor de Cartagena, hoy día Casino de Cartagena, falleciendo en dicha capital el mismo año, a la edad de 84 años y tras 68 de servicios en la Armada. Por cierto que Joaquín de Escaño, hermano de Antonio, embarcó a las órdenes del marqués de Casa Tilly durante su expedición a la América meridional de 1776.

En 1794, después de una serie de comisiones por aguas italianas mandando el navío *San Ildefonso*, Escaño regresó a Cartagena, aunque cayó enfermo y tuvo que dejar el mando el 15 de mayo de ese año. Pero tres meses después se



Combate de Trafalgar

encargó del navío *Terrible*, aunque no se hallaba restablecido y le fue preciso volver a su casa. Por fin, logró recuperar su salud a fines del año. Siguió, pues, mandando barcos, como el navío *Montañés*, y ejerciendo a menudo en la mar de subalterno de Mazarredo, quien lo reclamaba continuamente.

En 1796 pasó al departamento.

Don Antonio obtuvo entonces una licencia real para tomar los baños de Alhama, y terminó aquel año entregado al estudio y examinando, en unión del distinguido oficial don Cosme de Churruca, un *Diccionario de Marina*.

Al poco de finalizar el combate de Trafalgar, el 9 de noviembre de 1805, fueron ascendidos los distinguidos marinos que sobrevivieron a este heroico combate, y don Antonio de Escaño, herido en él, fue promovido a teniente general y destinado al departamento de Cádiz. Se despidió de la mar, suponiendo, como se verificó, que Trafalgar sería su última campaña. En una carta confidencial, fechada el 7 de junio de 1806, se expresaba en estos términos: «Descansando de mis pasadas fatigas y curando mi herida, vivo tranquilo con la idea de haber concluido mi carrera después de cumplir con mi deber. Solo deseo ser útil a mis compañeros de armas y a mis compatriotas, legándoles aquellos consejos que la experiencia me ha enseñado, de la táctica naval y del arte de la vida» (QUADRADO Y DE ROO: 1852, p. 36). Él, que había visto desaparecer a sus mejores amigos, Galiano, Churruca, Alsedo y tantos otros modelos de valor y de virtud, tuvo por último dolor el de ver expirar en sus brazos a su querido jefe, el general don Federico Gravina —el almirante sin tacha y sin miedo—, quien poco antes de morir pronunció estas notables palabras: «Mi bastón de mando, aquel que nunca se ha separado de mi lado, se entregará en cuanto fallezca al dignísimo general Escaño, como prueba pública de haberlo empuñado bajo mi nombre» (ib.)

Fallecimiento

Antonio de Escaño murió soltero, en Cádiz. Como vemos, fue uno de los generales de la Armada Real más preclaros de finales del siglo XVIII. A su clara inteligencia y tenacidad unía una vida austera y de gran generosidad.

El día 13 de julio, acompañado el cadáver del clero y comunidades religiosas, llevado el féretro por seis granaderos de Marina, y las cintas por caballeros de la Orden de Santiago, rodeado de veinticinco marineros, y

otro número igual de la brigada de artillería, todos con faroles de a bordo, y detrás el gobernador de Cádiz, generales y oficiales de todas las armas, cubriendo la comitiva el piquete de la guardia de honor, se le condujo al camposanto, donde quedaron sepultados los restos de tan insigne varón. En la losa del nicho se esculpieron sus armas y el epitafio que dictó aquel amigo que le había acompañado en varias campañas, don José Vargas Ponce (ib., p. 51).

Pocos días después de su muerte, ignorándose su fallecimiento en Madrid, recibieron sus albaceas el oficio del director general de la Armada nombrándole capitán general del departamento de Cartagena. El 20 de noviembre de 1779, fecha incomprensiblemente tardía, se trasladaron sus restos al Panteón de Marinos Ilustres, con el mismo epitafio que dictara Vargas Ponce. En este epitafio, Vargas cometió una equivocación, pues habiendo nacido don Antonio de Escaño el 5 de noviembre de 1752, y fallecido el 11 de julio de 1814, tenía a su muerte la edad de 61 años, 8 meses y 6 días.

«AQUÍ YACE DON ANTONIO DE ESCAÑO, TENIENTE GENERAL DE MARINA. FUE REGENTE DEL REINO. POR SU VALOR Y AFABILIDAD, CIENCIA Y RECTITUD, Y POR SU PERFECTA HOMBRÍA DE BIEN, GRATO A TODOS Y DIGNÍSIMO MODELO. MURIÓ DE 63 AÑOS EL (*no pone fecha*) DE 1814.
R.I.P.A.»

Dedicatorias y homenajes

Son muchos los homenajes y consideraciones que se escribieron sobre don Antonio de Escaño, de los que se destacan todos los incluidos en el *Elogio histórico de don Antonio de Escaño*, en su primera versión, de Vargas Ponce. Transcribimos algunos:

- «En nuestra Marina, se pide al oficial que de todo entienda, hasta poder mandarlo todo; que sepa dar vida a la muerta e intrincada máquina de un navío, por medio de mecánica muy sabia; que gobierne una ciudad flotante de tan varias atenciones, que saque del cielo noticias diarias que no puede leer en otro volumen, que luche con los elementos y los enfrente y domestique, que gobierne con pulso a dos especies de hombres tan desemejantes como marineros y soldados y que, con todo este conjunto de difíciles preliminares, conozca a fondo los empeños de tierra y de mar». Estas son las justas palabras que José de Vargas y Ponce escribe en el *Elogio histórico de don Antonio de Escaño*, en 1814.
- «... para hacer patentes como corresponde, las acciones del que ilustró a sus compañeros con el fruto de su estudio, sabiendo mandar un navío



Escuela de Especialidades de la Armada Antonio de Escaño

y una escuadra, regir la Monarquía española en tiempos muy difíciles, y conseguir se instalasen las deseadas Cortes porque [por que] todos anhelaban, dado que fue General, Ministro y Regente del reino».

- El director de la Academia de la Historia, coetáneo suyo, Martín Fernández de Navarrete dejó escrito este retrato en su *Biblioteca marítima española*: «Su índole apacible y atenta sin artificio, aunque de mucha entereza, pero sin acrimonia, en actos del servicio; su pericia facultativa; su beneficencia con familias menesterosas, siempre que sus recursos y su frugalidad le permitían remediarlas; su fineza en la amistad; su moral casi austera; su inmaculada honradez. Todo hizo muy sensible el fatal corte de su existencia; todo merecía escribirse y publicarse circunstanciadamente en loor suyo y para ejemplo e imitación».
- Escaño también aparece en la literatura de su época o cercana a ella. Como en el poema titulado «El combate naval del 21 de octubre», del autor Mor de Fuentes; en la oda «Al combate de Trafalgar», de Manuel José Quintana; en *La Iberiada*, de fray Ramón Valdivares, o en el episodio *Trafalgar* de Pérez Galdós.

Escuela de Especialidades de la Armada Antonio de Escaño

Hoy día, en recuerdo de nuestro protagonista, la Armada dispone de la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño, en Ferrol. Es un centro docente dependiente de la Dirección de Enseñanza Naval, encuadrado en la estructura orgánica de la Jefatura de Personal de la Armada. La conforman más de trescientas personas, la mitad de ellas profesores. Es la responsable de la formación técnica, la capacitación y especialización del activo más importante de la Armada, sus hombres y mujeres. Son más de tres mil profesionales – oficiales, suboficiales y marinería– los que cada año se forman en este centro, lo que lo convierte en la escuela de la Armada con mayor número de alumnos.

Palabras finales

Como escribió el capitán de navío Delgado Bañón en su artículo «Don Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada y regente de España»: «La figura de don Antonio de Escaño debería ser reconocida en su justa medida, razón por la que he redactado estas páginas, en las que rindo admiración por uno de los generales de mar con más absoluta dedicación al servicio y honradez profesional, al tiempo que ajeno a las prebendas y honores que tanto interesaban a la mayor parte de sus compañeros». Y, para rematar este trabajo, repito las palabras de Vargas Ponce en las últimas líneas de su *Elogio*, que estimo acertadas como pocas: «Dichoso él, que en tiempos tan difíciles terminó su carrera sin mancilla y sin la menor tacha ni la más leve sombra en su reputación y pundonor».

Bibliografía

- ARÉVALO DÍAZ DEL RÍO, María José y VALDÉS PEDAUYÉ, Manuel (2008). El cuartel de presidarios y moros en los siglos XVIII y XIX. *Cartagena Histórica*, 23, abril-julio, 19-28. Cartagena.
- CEPEDA CELDRÁN, Vicente (2004). San Martín en Cartagena. *Ibíd.*, 6, enero-marzo, 23-26, m.l.
- DELGADO BAÑÓN, Luis. *Don Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada y regente de España*. Disponible en https://studylib.es/doc/6011318/art%C3%ADculo---antonio-de-esca%C3%B1o-y-garc%C3%ADa-ec%C3%A1cerestient...#google_vignette.
- FURTET CABANA, Eudaldo (2007). Los orígenes de la imprenta en Cartagena. *Cartagena Histórica*, 20, julio-septiembre, 45-48. Cartagena.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio (2006). Antonio de Escaño y García de Cáceres. *Ibíd.*, 16, octubre-diciembre, 62-69, m.l.
- (2008). Los artilleros en la plaza de Cartagena durante la guerra de la Independencia (1808-1814). *Ibíd.*, 23, abril-julio, 3-12, m.l.
- OCAMPO ANEIRÓS, José Antonio: «Escaño y García de Cáceres, Antonio». En REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico español*. Madrid.

- QUADRADO Y DE ROO, Francisco de Paula (1852). *Elogio histórico del Excelentísimo Señor Don Antonio de Escaño*. Madrid, Real Academia de la Historia.
- RUBIO PAREDES, José M.^a (2006). Repercusión de la Revolución francesa en Cartagena (1789-97). *Cartagena Histórica*, 15, 20-34, abril-junio. Cartagena.
- SÁEZ GÓMEZ, José Miguel y otros (2005). El anfiteatro anatómico de la Armada en Cartagena. *Ibidem*, 11, abril-junio, 4-10, m.l.
- VÁLGOMA Y DÍAZ-VARELA, Dalmiro de la y FINESTRAT, el barón de (1943-1956). *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (7 vols.) Madrid, Instituto Histórico de Marina.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco (2003). Cartagena a finales del siglo XVIII. Panorámica de una capital borbónica. *Cartagena Histórica*, 5, octubre-diciembre, 4-14. Cartagena.
- (2005). Los jesuitas y su efímera implantación en Cartagena (1690-1767). *Ibidem*, 10, enero-marzo, 40-51, m.l.

ESCAÑO Y LA EXPEDICIÓN A ARGEL DE 1783

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense
Madrid

La expedición contra Argel de 1783 se desarrolla cuando aún estaba vigente el debate, que venía sosteniéndose desde tiempo atrás, sobre la conveniencia o no de conservar los presidios norteafricanos, al tiempo que se hacían proyectos y reformas de los efectivos y las guarniciones que los protegían. Todo ello en el contexto de la política mediterránea y norteafricana de Carlos III, en cuyo planteamiento esta expedición es un episodio de la fase final del enfrentamiento con Argel, que preludia la firma de la paz entre ambos beligerantes.

Los presidios españoles norteafricanos, ¿ser o no ser?

La existencia de un Mediterráneo turco había sido una realidad incuestionable desde la conquista otomana de Constantinopla en 1453, mostrando una fuerza arrolladora en los siglos siguientes. Pero en el siglo XVIII la Sublime Puerta había decaído, y la preocupación de Carlos III, antes de ser rey de España, cuando lo era del reino de las Dos Sicilias (1734-1759), consistía en lograr una alianza con ella, pues consideraba que el Imperio otomano podía ser el valladar que limitara o detuviera en la zona las aspiraciones expansivas de sus vecinos. A tal efecto suscribió con el sultán un tratado solo de comercio y no de alianza, por recelar que tal alianza, si la formalizaba, no sería bien recibida en su reino. Para España era preocupante la actividad de la piratería berberisca, a la que se quiso poner coto con una expedición dirigida contra Orán y Mazalquivir, del protectorado otomano de Argel, en 1732, entre el 15 de junio y el 2 de julio, empresa bien vista por Carlos, entonces duque de Parma y Plasencia (1731-1735), pues su éxito podía reportar algunos beneficios económicos, además de liberar al Mediterráneo de la acción de los berberiscos. Posiblemente, estos dos motivos fueran los verdaderos impulsores de la conquista, además del deseo de Felipe V de recuperar Orán y Mazalquivir, que habían sido arrebatadas a la Monarquía por el bey de Argel en abril de 1708, aprovechando que España estaba en plena guerra de Sucesión (1702-1713). La ofensiva sobre Orán y



Mazalquivir de 1732 se produjo cuando ya estaba planteado el dilema sobre el futuro de los presidios españoles en la costa norteafricana, y en el prolongado debate que se suscita, en general se consideraba la conveniencia de conservar los presidios mayores (Ceuta y la misma Orán) y abandonar y dismantelar los menores (Melilla, Alhucemas y el peñón de Vélez de la Gomera).

En la Secretaría de Guerra se debatía mantener o abandonar los presidios en la costa mediterránea africana¹, dado que su carácter era claramente defensivo y los costes para mantenerlos operativos se consideraban muy elevados. Un dilema en el que, en pro y en contra de sus términos, se emplearon argumentos históricos, económicos, comerciales y de prestigio nacional sin alcanzar una solución, por lo que el tiempo pasaba y se tomaban medidas contradictorias.

En el caso del mantenimiento de las fortificaciones, es muy elocuente el caso del peñón de Vélez de la Gomera, cuyo gobernador, don Tomás de Casti-

(1) Para el debate sobre el mantenimiento o abandono de los presidios, véase MUÑOZ CORBALÁN: 1993.



El peñón de Vélez de la Gomera. (foto de Ignacio Gavira)

llo y Sagredo, en 1721 envió al marques de Castelar el proyecto que había preparado el ingeniero del peñón, don Antonio Contreras, «para construir un fuerte en el Campo de los Moros, no en el pareje del antiguo que se perdió, sino en la lengua del agua donde fuera comunicado a la plaza, sin que pudieran contrasitarlo o cortarlo». El ministro envió a don Jorge Próspero Verboom para que valorara el proyecto, pero su informe fue negativo y nada se hizo, manteniéndose el estado del presidio durante décadas; y, todavía en 1774, el ingeniero don Juan Caballero remitía un nuevo proyecto para mejora de la fortificación y de la guarnición del peñón².

En cuanto a las guarniciones, también el mantenimiento de los hombres constituía una partida importante, lo que explica medidas como la que se toma en 1746, que reducía la guarnición de Melilla a dos compañías, en lugar de las cuatro que había antes, y la del peñón de Vélez de la Gomera, a una compañía de veinte hombres y los desterrados que hubiera en la plaza.

(2) Véase Servicio Histórico Militar (SHM) Colección General de Documentos (CGD), «Reflexiones correspondientes a la plaza del Peñón a fin de disponerla para su mejor defensa...»



Melilla y sus fortificaciones

Los datos que acabamos de reflejar no son más que una muestra de la pervivencia de criterios encontrados sobre el futuro de los presidios españoles en el norte de África³. Con el fin de aclarar su futuro, el 26 de diciembre de 1748 se encargaba al ingeniero don Juan Martín Zermeño realizar un informe al respecto, «teniendo el rey presente los grandes dispendios que ocasionan los cinco presidios que tiene en la costa de África [Ceuta, Melilla, Orán, Alhucemas y peñón de Vélez de la Gomera] con poca utilidad del Estado (...) [para] administrarlos con el abandono de los inútiles y reducción de las fortificaciones en los otros». En su informe, el ingeniero sostenía la conveniencia de conservar Ceuta; no acababa de emitir un juicio claro sobre Orán, pues no lo conocía; y respecto a los otros, hacía un balance de lo positivo y negativo, emitiendo una opinión como resultado de su análisis que, en el caso del peñón, era la de conservarlo, siendo necesario reparar sus fortificaciones; en el caso de Alhucemas se inclinaba abiertamente por mantenerlo, y en el de Melilla señalaba la ausencia de un puerto adecuado, así como los considerables gastos de mantenimiento, si bien tenía a su favor el servir de adiestramiento de los soldados, pero en conjunto mostraba cierta tendencia al abando-

(3) Para los presidios norteafricanos en el siglo XVIII, véase MARTÍNEZ RUIZ, PI CORRALES y PÉREZ GIMENA: 2016.

no y añadía que «aunque se abandone no deben recelarse de aquella playa tan grandes perjuicios sobre nuestras costas»⁴.

No fue suficiente el informe de Zermeño, pues se pidió otro a don Antonio Gaver, ingeniero y director de la Academia de Matemáticas de Orán desde 1736 y experto conocedor de la región; con algunos matices, la opinión de Gaver coincidía con la de Zermeño, pues también consideraba conveniente conservar el peñón, reduciendo sus fortificaciones; igualmente, estimaba que Alhucemas debía mantenerse, mientras que Melilla debería abandonarse y demolerse; como contrapartida, debería formarse un activo corso en los puertos rifeños, que compensaría el abandono de un presidio menor y ahorraría los gastos de su mantenimiento⁵.

A la vista de ambos informes, la Corona decidió reducir las guarniciones para aminorar los gastos, y el problema se adormece hasta dos años antes de terminar el reinado de Fernando VI, momento en que se emite otro reglamento para dar una nueva planta a los tres presidios menores. De manera que cuando muere el rey, en 1759, no estaba nada claro el futuro de los presidios; y será la junta de generales presidida por Ricardo Wall, secretario de Guerra, la que retome la cuestión merced a un breve informe, en el que se aludía a los dos anteriores y que se inclinaba por la conservación⁶.

Pero esto no fue suficiente, pues una real orden de 23 de julio de 1763 creaba una comisión que formarían el teniente del rey de Cartagena Felipe Caballero, el coronel de ingenieros Mateo Vodopich, el teniente coronel también de ingenieros Segismundo Font y el capitán de navío Pedro Justiniani; sus conclusiones, redactadas por Vodopich tras terminar su visita y regresar a Madrid, fueron unánimes: «No se halla razón alguna de moral cristiana, política ni militar que persuada a la conservación de estos presidios, ni puede ser esta conveniente a la religión ni al Estado». Felipe Caballero resumía al marqués de Esquilache las razones por las que convenía abandonar los presidios, mientras que en el informe de los cuatro comisionados se explicaba con detalle la forma de dismantelarlos para que los bereberes no pudieran utilizarlos⁷.

Pero la cuestión no quedó resuelta, ni mucho menos, pues Miguel de Monsalve, veedor de Málaga, fue encargado por la Secretaría de Guerra el 23 de julio de 1763, en la misma fecha que se creaba la referida comisión, de hacer un estudio económico sobre los presidios, y su juicio es claramente contrario al de la comisión, señalando las ventajas para la Corona de su conservación con argumentos que recordaban los de la época de los Reyes Católicos: contribuirían a la victoria en una posible guerra contra el Islam y a

(4) El informe de Zermeño, en SHM, CGD, 889, 4-5-6-4, f. 16r.

(5) Gaver remitió su informe a el marqués de la Ensenada el 30 de enero de 1749. SHM, CGD, 889, 4-5-6-4, f. 19r. «Extracto histórico-político con reflexiones importantes para el acierto que pide el dictamen sobre los cinco presidios que S.M. posee en las costas de África».

(6) Escrito de la junta de generales, de 15 de abril de 1760, en SHM, CGD, 4-5-6-4, f. 1v.

(7) Los escritos aludidos, en SHM, CGD, 888, 4-5-7-10, A, B, C.

la seguridad de las costas peninsulares, además de favorecer el desarrollo del comercio; y no solo esto: Monsalve defendía una política claramente expansiva en el norte de África, aunque los gastos fueran muy altos para la Hacienda Real⁸.

Dos años más tarde, en 1765, aún se manifestaban opiniones donde el abandono desempeñaba un papel importante, como expone el marqués de la Mina en su dictamen «sobre la conservación de los dos presidios de África, Peñón y Alhucemas y demolición de el (*sic*) de Melilla, en 27 de abril de 1765»:

«Los ingenieros consultados que apuestan por la destrucción de Melilla, lo hacen partiendo de análisis centrados en la realidad exclusiva de sus fortificaciones ...

El mantenimiento proclamado de Alhucemas y el Peñón y el abandono paralelo de Melilla adquiere así (...) el valor de un macroanálisis que trata también de mantener la ilusión en unos significados simbólicos y que, por lo tanto, cierra también el paso a un abandono absoluto que no dejaba de ser recomendado (...) por los técnicos» (FLOR: 1993, pp. 54-55).

Pero la cuestión sufre un nuevo aplazamiento bajo el ministerio de Juan Gregorio Muniain, hasta que se retoma con el conde de Ricla en la Secretaría y en el Consejo de Estado, cuando se comisiona para reconocer los presidios menores a los ingenieros Juan Cavallero y Segundo Ricardo Aylmer, quienes también se manifestaron partidarios de conservarlos en un extenso informe donde, entre otras cosas, señalaban que el peñón era el de mayor importancia estratégica, por lo que convenía reforzar sus defensas.

La cuestión no se resolvió, y los españoles continuaron en los presidios.

Antecedentes a la acción de 1783

Así estaban las cosas en Madrid, cuando Sidi Mohammed III decidió actuar. En el trono desde 1757, había firmado en 1767 un tratado de paz con Carlos III que estaba dispuesto a no respetar en los inicios de la década de 1770, fiando en sus posibilidades militares en una guerra contra España, a la que reclamaba los presidios con argumentos más bien peregrinos: «... en cuanto a las plazas que están en las costas de nuestros dominios, y sobre las que el rey de España reclama su derecho de pertenencia, no son ni nuestras ni de él: pertenecen a Dios Todopoderoso, que las dará a quien le plazca».

Con objeto de que se las diera a él, Mohammed III iba a plantear una guerra singular, para la que se preparaba rearmándose en connivencia con los argelinos, ya que en 1773 había enviado a Inglaterra un nuevo embajador para, entre otras misiones, adquirir material bélico. Confiaba en que las plazas españolas caerían fácilmente ante la gran presión que se ejercería sobre ellas.

(8) *Ibidem*.

Sabiendo, por otro lado, el relativo interés que dichas plazas despertaban en influyentes personajes españoles, el soberano marroquí trataría de que el conflicto bélico tuviera un alcance limitado, con el fin de no dañar irreparablemente las relaciones hispano-marroquíes, pues solo se combatiría en tierra, ya que los navíos españoles, según declaraba, podrían seguir frecuentando los puertos marroquíes para repostar, avituallarse y comerciar, tal y como lo hacían antes. En este sentido, envió una carta a Carlos III el 19 de septiembre de 1774.

Carlos III consideró tal planteamiento «indecoroso a su soberanía», ordenando el 23 de octubre: «... debe entenderse interrumpida la amistad y buena armonía con el rey de Marruecos, debiendo cesar toda comunicación entre mis vasallos y los suyos y volver las cosas, desde luego, al estado de guerra por mar y por tierra en que se hallaban antes del tratado». También recomendaba el rey español que se respetase puntualmente el artículo 16 de dicho tratado, el cual estipulaba que «en caso de rompimiento se concedería el término de seis meses a los individuos de ambas naciones para que se retiraran libremente a su respectivo país con sus bienes y efectos»⁹.

A comienzos de diciembre, la situación iba a precipitarse. Los marroquíes decidieron atacar Melilla, por considerarla peor defendida, pero el conde de Aranda había tomado precauciones y, por recomendación suya, el brigadier Juan de Skarloch fue nombrado comandante en jefe de la plaza, cuya guarnición inicial de setecientos hombres resistió hasta la llegada de una flota con refuerzos al mando de Hidalgo de Cisneros, que formalizó la defensa e instaló 117 nuevas piezas de artillería. La fuerza la componían el regimiento fijo de Melilla y los regimientos de Zamora, Voluntarios de Cataluña, Princesa, Nápoles, Brabante y Bruselas, que unidos a los cuerpos de Artillería e Ingenieros, suponían un total de 3.251 efectivos, que tendrían que rechazar a un contingente enemigo de 30.000 a 40.000 hombres que, con artillería y artilleros ingleses, plantaron cerco a Melilla el 9 de diciembre. El bombardeo empezó al día siguiente, y el 13 de febrero se iniciaron los asaltos, que fracasaron. El sultán quiso probar suerte atacando el peñón de Vélez de la Gomera, al que empezó a cañonear el 11 de febrero, fracasando el asalto del día 17.

Un convoy inglés en ruta hacia Melilla fue interceptado y capturado por la Armada española, que con las escuadras de Antonio Barceló y José Hidalgo de Cisneros bloqueaba el Estrecho para impedir todo tipo de ayuda que pudiera llegar a los sitiadores. Ante lo infructuoso del asedio, los argelinos desertaron y el sultán propuso al comandante de Melilla una tregua y se encaminó a Tánger y Mequinez. Las conversaciones empezaron el 16 de marzo, alegando los marroquíes que su soberano se había retirado porque los argelinos no cumplieron su promesa de atacar Orán. Tres días después los sitiadores levantaron el cerco. El asedio había durado desde el 9 de diciembre de 1774 hasta el 19 de marzo de 1775.

(9) La documentación aludida se encuentra en el Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 4312.



Argel, 1783. Anónimo. (FUENTE: Biblioteca Nacional de España)

Las propuestas de arreglo sorprendieron a Madrid, que aprestaba una gran expedición contra Marruecos, objetivo del que el conde de Aranda era firme valedor; Grimaldi y el rey lo desestimaron y pensaron en destinar contra Argel los aprestos hechos, particularmente Grimaldi, cuyo parecer se impuso, pues sostenía que la operación podría servir de escarmiento al marroquí. Además, apoyaban tal objetivo el obispo de Segorbe, P. Cano, y fray Joaquín Eleta, confesor del rey. Se concedió el mando de la expedición a O'Reilly¹⁰, quien pidió menos efectivos (20.000 hombres) que Pedro de Ceballos Cortés y Calderón, conquistador de la colonia portuguesa de Sacramento en 1762 y la primera opción del rey para mandar la expedición.

La rapidez y el secreto se consideraban claves para conseguir ocupar Argel; un objetivo ambicioso decidido por el rey en febrero de 1774 y que, de alcanzarse, y si se conservaba, vendría a aumentar significativamente los gastos de mantenimiento de los presidios, al incorporar uno de entidad comparable a los mayores. Pero más que la ocupación interesaba la sumisión de Argel a los imperativos españoles, que se relacionaban en un tratado de paz que Argel debería aceptar si España conseguía la victoria y que, entre otras

(10) Sobre el personaje, véase RECIO MORALES: 2020.

condiciones, le impediría fortificar su puerto, mantener buques de guerra y hacer el corso contra las naciones cristianas, y la obligaría admitir la visita de las autoridades españolas para comprobar si se cumplía lo acordado (SABATER: 1984, p. 59).

La rapidez no se consiguió, pues la salida se retrasó un mes por vientos contrarios, y la sorpresa desapareció cuando las fuerzas expedicionarias empezaron a prepararse para reunirse en Cartagena, unos aprestos que provocaron las suspicacias de Inglaterra y Francia, deseosas de saber el verdadero plan español, su envergadura y mandos, pues no creyeron que fuera contra Marruecos. Los preparativos, que se querían mantener en secreto, fueron descubiertos por judíos de Marsella, que avisaron al bey de lo que se estaba preparando en España. El argelino inició de inmediato el refuerzo de sus defensas y distribuyó 150.000 hombres y 2.000 piezas de artillería por la bahía, la ciudad y el puerto. Mientras, en Madrid, toda la información que se tenía de Argel era una memoria presentada por el P. Cano y viejas informaciones, como el proyecto realizado en 1754 por Ricaud por encargo francés (*Dos expediciones españolas contra Argel*, p. 75).

En Ferrol se preparaban 3 navíos, 3 fragatas, 5 urcas, 1 paquebote y 3 bombardas, que con efectos de guerra, cien artilleros y los regimientos de Toledo y Saboya zarparon a las órdenes del brigadier don Juan Antonio Cordero el 5 de abril hacia Cádiz, adonde llegaron el 15. Reanudaron la navegación el 15 de mayo, para fondear el 23 en Cartagena, adonde arribaban las fuerzas que componían la expedición; la armada la integraban 6 navíos, 12 fragatas, 9 jabeques, 6 urcas, 3 paquebotes, 4 lombardas y 7 galeras, mientras que la flota la formaban 331 embarcaciones, que habían sido fletadas en Málaga, Cádiz, Barcelona y la misma Cartagena y eran de procedencia muy diversa, ya que el contingente más numeroso lo componían 116 barcos españoles, completados por 93 franceses, 35 ingleses, 25 italianos, 11 holandeses, 5 suecos y 1 portugués. El ejército lo componían 20.145 infantes y 1.074 efectivos de caballería. La desproporción respecto a lo que iban a encontrar cuando llegaron a Argel era manifiesta¹¹.

El 10 de junio, pertrechos y tripulación estaban embarcados y dispuestos a zarpar, pero vientos contrarios lo impidieron, así que se fijó la madrugada del día 16 como nueva fecha de salida. También en vano, porque el tiempo ventoso otra vez lo impidió, de manera que hasta el 23 no levaron anclas, para fondear en la ensenada de la Subida, a cuatro leguas de Cartagena, debido a un intempestivo viento del oeste. Por fin, el 27 pudieron arrumbar sin problema hacia Argel, adonde llegaron tres días más tarde, pudiendo comprobar la entidad de la defensa que los argelinos habían preparado.

La indecisión del mando español y un tiempo poco propicio aplazaron el desembarco hasta el día 8 de julio, aunque el intercambio de disparos ya había

(11) Estos extremos, y una relación breve y precisa de la jornada de Argel, en GALENDE DÍAZ: 1997-2.

empezado, con las consiguientes bajas de muertos y heridos. Un vivo cañoneo de los barcos de guerra, destinado a desmontar las baterías de tierra y proteger el desembarco, no dio el resultado apetecido, y la confusión se generalizó, de manera que, antes que la infantería ligera y las compañías de cazadores, llegaron a tierra los batallones de reserva.

Una vez en la playa, los oficiales y soldados consiguieron que las brigadas formaran en columna, pero sin que llegase orden alguna, la fuerza pasó al orden de batalla; fue entonces cuando desembarcó O'Reilly. El avance fue impetuoso, sin orden. Se detuvo en una trinchera construida en tres horas, donde la gente se apelotonaba por ser demasiado estrecha, y la fusilería enemiga causaba bajas constantes.

Viendo la situación José de Mazarredo fue al navío *Velasco* para exponer al general Pedro de Castejón su opinión de prepararse para una retirada; después, volvió a tierra y le preguntó a O'Reilly qué pensaba de la situación, el cual le contestó que no estaba contento con lo que veía. Mazarredo le sugirió entonces la oportunidad de una retirada. La decisión del jefe expedicionario no fue fácil, pero finalmente ordenó que la armada tomase las medidas oportunas para que el reembarque se produjera por la noche, lo que Mazarredo comunicó a Castejón, empezando los preparativos para recibir a los hombres a bordo de los navíos, operación que empezó a las diez de la noche con la misma confusión que había existido durante la jornada. Para las tres de la madrugada, la retirada había terminado. O'Reilly reembarcó entonces, y Mazarredo permaneció en tierra hasta comprobar que ya no quedaba nadie, reintegrándose al *Velasco*. La playa se llenó de moros enardecidos que empalaban y decapitaban los cadáveres de los españoles y se apoderaban de los efectos abandonados en la retirada.

En la mañana, O'Reilly redactaba el parte con la infausta noticia, que fue publicado el 16 de julio en la *Gaceta de Madrid*. Los tres días siguientes al reembarque se emplearon en dar agua y víveres a los hombres y a los caballos (la caballería no llegó a desembarcar) y en preparar el regreso a España. Las bajas oficialmente declaradas fueron 528 muertos, de los que 27 eran oficiales, y 2.279 heridos, entre los que se contaban 191 oficiales; pero en otras fuentes las cifras de muertos y heridos eran bastante más elevadas¹². O'Reilly fue destinado a las Chafarinas, y Grimaldi, tras dimitir como secretario de Estado el 7 de noviembre de 1776, lo fue a la embajada de Roma.

Semejante revés entorpeció la gestión de paz con Marruecos, cuyos hombres clave fueron el padre Boltás y Samuel Sumbel, un astuto judío asesor del sultán. Las negociaciones discurrían con mucha lentitud por las vacilaciones del marroquí, quien finalmente envió a Madrid a Muhammad Ben Otomán, un buen estadista, recibido por el nuevo secretario de Estado, el

(12) La jornada de Argel de 1775 ha suscitado una amplia bibliografía, bastante crítica en general, de la que nos limitamos a citar aquí: GUTIÉRREZ DE LOS RÍOS FERNÁN NÚÑEZ y LÓPEZ DELGADO: 2001; VILLALBA PÉREZ: 2004; GUIMERÁ RAVINA: 2015.

conde de Floridablanca, el 20 de enero de 1780. Por fin, el 30 de marzo de firmó un tratado del que ambas partes se mostraron satisfechas¹³.

También buscaría Floridablanca firmar acuerdos con los otros Estados musulmanes, incluido Argel. En el inicio de la acción diplomática con los argelinos utilizó al padre José Conde, trinitario descalzo; al conocer el Diván las intenciones españolas, advirtió que, antes de emprender las negociaciones, debería el gobierno español firmar una paz con el sultán turco. Para gestionar el acuerdo con Turquía se envió a Juan de Bouligni, y la paz fue una realidad el 14 de septiembre de 1782. Pero con Argel la situación no mejoraría, pues el corso se mantenía muy activo y el ambiente bélico persistía cuando Madrid se liberó de la guerra con Inglaterra, en la que apoyaba la independencia de las Trece Colonias de Norteamérica. En abril se firmaron los preliminares que conducirían a la Paz de Versalles en septiembre de 1783.



Antonio de Escaño con la Cruz de Santiago en el uniforme, orden en la que ingresó en 1799, recibiendo la encomienda de Carrizosa

«Como no surtieran efecto las diligencias encaminadas a que refrenara la piratería, decidió el Gobierno hostigarla [a Argel] con expediciones de la escuadra que, haciendo daño, en tanto la persuadían de la conveniencia de la paz, libertaran a nuestras costas de corsarios, por verse precisada a no dejarlos salir y a valerse de sus equipajes y armamentos para la defensa de la plaza» (FDEZ. DURO: 1900, p. 345).

Escaño, a escena

Antonio de Escaño y García de Cáceres había ascendido a teniente de navío en 1778, después de una estancia de dos años en el apostadero de Montevideo. Mandó los navíos *San Nicolás* y *Fénix*, sucesivamente, y el 20 de octubre de 1782 estaba destinado en el *Santísima Trinidad*, momento en el que va a verse implicado directamente en las acciones del Mediterráneo y del

(13) Más información en RGUEZ. CASADO: 1946.

Estrecho, en los dos frentes abiertos en ese momento: Inglaterra y Argel. Es entonces cuando la escuadra española se enfrenta a la inglesa en la batalla frente al cabo Espartel, cuyo resultado fue calificado como indeciso, pues si bien los ingleses lograron abastecer a Gibraltar, se retiraron antes de que llegara la escuadra española mandada por Mazarredo, en la que iba Escaño desempeñando una gran labor, pues Mazarredo comentó que el mérito de sus órdenes había que atribuírselo a Escaño por la prontitud y acierto con que su ayudante las transmitió y las hizo cumplir¹⁴. El 21 de diciembre de ese año asciende a capitán de fragata, empleo en el que permanecerá durante los sucesos que aquí relatamos.

El 6 de mayo 1783 embarca en el bergantín *Infante* y está al mando de la división formada por la fragata *Colón*, el bergantín *Vivo* y las balandras *Tártaro* y 1.^a y 2.^a *Resolución*. En junio cesó en el mando de dichos buques, que fueron incorporados a la escuadra que mandaba el teniente general Antonio Barceló, en la inminencia de nuevos ataques a Argel, pues la tensión se mantenía y se consideraba necesaria una prueba de fuerza, sin apetencias territoriales, solo como una especie de castigo por no avenirse a razones.

También nos ha dejado Escaño un relato de las primeras operaciones contra Argel en 1783¹⁵. Aparece recogido en el diario de navegación del bergantín *Infante*, el barco que él mandaba. El diario empieza de forma muy emotiva:

«El día 30 de junio de 1783, estando todo pronto y en franquía la expedición, se condujo en muy devota y lucida procesión la imagen de Nuestra Señora del Carmen, desde su convento de carmelitas en el barrio de San Roque de Cartagena a el (*sic*) navío *Terrible*, donde se colocó en una urna para llevarla a campaña, confiados todos en que con su patrocinio lograríamos felicidades. Con tan plausible motivo se engalanaron, empavesaron y saludaron todos los buques»¹⁶.

El 1 de julio se dieron las últimas órdenes con objeto de que la salida tuviera lugar al día siguiente, como efectivamente empezó a realizarse; pero, «estando el tiempo cerrado», Barceló ordenó que «las lanchas arribasen al

(14) Posiblemente, el relato más explícito de los sucesos relativos a la participación de Escaño en el combate del cabo Espartel y en los inicios de las operaciones de los bombardeos de Argel se encuentre en los apéndices incluidos en QUADRADO Y DE ROO: 1852, pp. 88-97, apéndices a los que el autor remite y que nosotros citaremos puntualmente, algunos de los cuales se encontraban entre los papeles del propio Escaño. En concreto, el relato del combate del cabo Espartel se encuentra en el apéndice 3; es un diario, redactado por el mismo Escaño, que va dando cuenta de las circunstancias meteorológicas y de los sucesos y movimientos de los navíos, y que termina con una completa y minuciosa relación de las embarcaciones que participaron en la batalla.

(15) Un extracto del diario que contiene ese relato está en el apéndice 4 del libro citado en la nota anterior. Empieza el día 30 de junio de 1783 y, sin incluir todos los días, concluye el 16 de agosto, añadiendo una relación de los buques destinados a la operación.

(16) *Ibíd.*, p. 98. Los entrecomillados que siguen pertenecen a este apéndice 4. No creemos necesario repetir las referencias a pie de página, porque la indicación de las fechas permite una fácil localización en el texto original.

abrigo de la subida, por estar el viento al N.E., quedando los buques mayores cruzando. Esta arribada se repitió tres veces». De manera que, hasta el amanecer del 13 de julio, cuando el viento había cambiado al suroeste, la armada no pudo darse a la vela¹⁷.

Los buques destinados a la expedición fueron estos:

- navíos: *Terrible, San Lorenzo, San Juan Bautista, San Pascual*;
- fragatas: *Carmen, Rosa, Juno, Rufina*;
- balandras: *Tártaro, Resolución 1.ª, Resolución 2.ª*;
- jabeques: *Catalán, Lebré, San Luis, San Antonio, San Sebastián, Gamo, Mallorquín, Murciano*;
- galeones: *San Blas, San Lino, Carmen*;
- brulotes: *Joven Jofe, Diata* (portugués), *Sol Dorado, Real Jorge*;
- bergantines: *Infante, Vivo, Fincaster*;
- transportes: tartanas n.º 2, 4 y 5; bergantín *Quiter*;
- 19 cañoneras, y 20 bombarderas; 10 lanchas de abordaje; 1 falucho, 1 escampavía.

También nos proporciona Escaño el orden que mantendría la expedición en la navegación «cuando el tiempo lo permitía»:

«BATIDORES

Balandras *Resolución 1.ª Resolución y 2.ª*
 Jabeques *San Antonio, Catalán y San Sebastián*
 Navío *Terrible*
 Balandra *Tártaro, dos lanchas jabeque San Lino*
 Un falucho, una escampavía

PRIMERA DIVISIÓN

Fragata *Carmen*
 Bergantín *Fincaster* Lanchas cañoneras 1-19 de lanchas cañoneras
 Jabeque *San Luis*

SEGUNDA DIVISIÓN

Bergantín *Infante*
 Jabeque *Pilar* Lanchas cañoneras 1-20
 Jabeque *Murciano* [?]
 Fragata *Rufina*

8 lanchas de abordaje, 4 brulotes y 4 buques de transporte
 Navíos *San Juan Bautista, San Lorenzo y San Pascual*
 Bergantín *Vivo*

TERCERA DIVISIÓN

Fragata *Rosa*
 Jabeque *Gamo*
 Galeón *San Blas*

CUARTA DIVISIÓN

Jabeque *Lebré*
 Jabeque *Murciano*
 Galeón *Carmen*
 Fragata *Juno*

(17) Tanto los buques que formaban la escuadra como el orden de marcha que incluimos a continuación proceden del apéndice 4 ya citado, pp. 101-103.

LÍNEA DE BATALLA

San Pascual
Terrible
San Juan Bautista
San Lorenzo

1.ª Resolución
San Antonio
Catalán
San Sebastián
San Lino
2.ª Resolución

Los demás buques estarán unidos a sus respectivos jefes o división, según las órdenes que reciban del general.

PREVENCIONES

Si por contrariedad del tiempo fuese preciso invertir el orden de columnas, se procurará por los comandantes de división que el convoy quede circunvalado por los buques de sus respectivas divisiones, quedando la primera y la segunda a barlovento, a menos que las otras no se vean en mejor proporción para tomar esta situación, procurando dar cuantos auxilios necesiten los buques del convoy.

En la línea de batalla la *Tártaro* estará junto al general para distribuir o comunicar sus órdenes».

La expedición la componía una fuerza considerable: llevaba diez mil bombas de a 14 pulgadas, dieciséis mil balas con sus tacos y «cuanto se pudiera necesitar para remediar los daños que padecieran los buques en mar o en guerra». El mismo día de la zarpada empezaron los problemas de algunas lanchas que, incapaces de capear el viento, sufrían vías de agua. El número de afectadas fue creciendo en los días siguientes, y siendo el barco de Escaño el que había de prestarles ayuda, remolcándolas y acudiendo en socorro de las que lo necesitaran, las orientó hacia las Baleares, hacia Formentera, punto de reunión, e Ibiza, donde podrían ser reparadas y puestas de nuevo en situación de navegar sin problemas. Pero la atención a las lanchas apartó a Escaño de la expedición, a la que buscó incansablemente sin llegar a reincorporarse a ella, por la falta de noticias en unas ocasiones, y por llegar cuando ya había zarpado en otras. Con esa pretensión, desde Ibiza se dirige al cabo de Tenes. Al no encontrar a la flota allí, arrumba hacia Argel, donde se presenta el 21 de julio con el mismo resultado negativo, de manera que decide regresar a Ibiza, donde solo encontró las cuatro lanchas que había dejado en la isla, de las que dos estaban prontas a zarpar, pero las otras dos no podrían hacerlo hasta tres días más tarde. Le llegaron noticias entonces de que la expedición había arribado a Lugar Nuevo, y hacia allí se dirigió, pero llegó tres días tarde, el 25 de julio, y la expedición había zarpado el 22, por lo que decidió volver a Ibiza, adonde llegó el 28 para enterarse de que el 25 había arribado el jabeque *San Antonio* con orden de llevarse a las lanchas, lo que hizo el 26, pero sin indicar qué rumbo iba a seguir.

En ese fondeadero se encontraban dos lanchas que habían arribado el día 27, y sus capitanes informaron que el día 26, «estando la expedición a tres leguas de Argel, había entrado un ventazo por el E., que no pudiendo aguantarlo les obligó [a ellos] a arribar, y discurrían que habría arribado también la



Bombardeo de Argel (Anton-Giuseppe Pagani, 1784)

expedición». De nuevo, Escaño arrumbó hacia Argel el día 29, en busca de la expedición, y al día siguiente, estando a cinco leguas de la plaza, no vio ninguna embarcación; fondeó esa noche, y al día siguiente se encaminó a Lugar Nuevo otra vez¹⁸.

Finalmente, el día 13 de agosto Escaño arribó con su bergantín a la bahía de Argel, donde encontró al navío *San Pascual* y la fragata *Rosa* y se enteró de que se había retirado la expedición rumbo a Cartagena. Hacia allí arrumbaron y el día 16 fondeaban en el puerto cartagenero, donde encontraron la expedición, «que estaba desarmando». Escaño desembarcó del *Infante* el 27

(18) «Día 1.º de Agosto. Al anochecer entramos en este puerto, donde supimos que la reunión debía verificarse en Orán, si los vientos reinaban del E., y en Argel si del O., pasando primero por el cabo de Tenes, donde habría embarcaciones cruzando».

de agosto y pasó a ocupar la primera ayudantía de la subinspección de Cartagena, para la que había sido nombrado el 10 de ese mes.

Mientras auxiliaba a las lanchas y buscaba infructuosamente a la flota, Escaño no estuvo presente en el primer bombardeo de Argel, de 1783, que Barceló realizó del 1 al 10 de agosto, «lanzando 7.500 proyectiles que incendiaron sobre 400 casas y maltrataron el muelle, sin que de nuestra parte hubiera más que 24 muertos y 16 heridos» (FDEZ. DURO: 1900, p. 346).

El resultado del bombardeo no fue el esperado, al no interrumpir o mitigar la acción pirática. Se ejecutó pensando que se obligaría a los barcos dedicados a esa actividad a quedar en el puerto, en previsión de otros ataques españoles, pero en septiembre salieron de Argel cinco bajeles corsarios que, a la altura de Palamós, se apoderaron de dos polacras comerciales.

En definitiva, el bombardeo de Argel de 1783 careció de trascendencia, y como la tensión se mantenía, en Madrid se decidió enviar una segunda expedición en el verano de 1784. Pero Escaño no estaría en ella, pues recibió el mando de la fragata *Santa Casilda*, con la que se incorporó a las escuadras de jabeques del capitán de navío don Joaquín de Zayas.

El punto de reunión del contingente expedicionario que se enviaría contra Argel en 1784 fue de nuevo Cartagena, donde se concentraron en total 130 barcos «de toda especie, por concurrir con una división el reino de Nápoles, con dos navíos y dos fragatas el de Portugal y con fragatas y galeras la Orden de San Juan de Malta».

El 12 de julio empezó el bombardeo de la plaza. Sus resultados fueron inferiores a los del año anterior, pues los argelinos habían dispuesto una línea con setenta lanchas y galeotas armadas que dificultaban la aproximación de las bombardas, trabándose combates diarios que produjeron en la flota española 53 muertos y 64 heridos, además de echar a pique la falúa de Barceló y de volar una cañonera con el alférez de navío don José de Villavicencio y los veinticuatro tripulantes a bordo. En los siete ataques que se lanzaron sobre Argel se dispararon veinte mil proyectiles de todo tipo, decidiendo una junta de generales el regreso a la base de salida.

Con el mismo resultado infructuoso que el ataque anterior, este tampoco produjo un efecto disuasorio en el Diván argelino, propalando que el gasto de los proyectiles que se le habían lanzado era muy superior al de las casuchas que habían derribado. Carlos III decidió una nueva expedición, que empezó a prepararse con toda minuciosidad. A lo largo de 1785 se establecieron unos convoyes en el Mediterráneo que reunirían periódicamente a las naves comerciales, protegidas por una fuerte escolta en la navegación entre Barcelona y Málaga, al tiempo que por una real cédula de 16 de febrero se restablecía la Escuadra de Galeras, a lo que hay que unir la continuación de los trabajos preparatorios de lo que sería la tercera expedición de castigo contra Argel, que se mostró dispuesta a negociar. A tal efecto se envió a Mazarredo con dos navíos, iniciándose las negociaciones que cristalizaron en el tratado de paz firmado el 17 de junio de 1786 por el dey, y 21-27 de agosto por Carlos III. Con esta paz, más la ajustada con Trípoli y Turquía anteriormente y la estable-

cida con Túnez por entonces, se conseguía el cese de la piratería y el corso, desde Fez y Marruecos, en el Atlántico hasta el este del Mediterráneo con Turquía.

Bibliografía

- Dos expediciones españolas contra Argel, 1541 y 1775* (1946). Madrid, Imprenta del Servicio Geográfico del Ejército.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1973) [1900]. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón VII*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- FLOR, F. R. de la (1993). 1731-1791, la Ilustración y la crisis del modelo defensivo español en el Norte de África. *Aldaba*, 22.
- GALENDE DÍAZ, Juan Carlos (1997). La participación del general José de Mazarredo en la expedición española a Argel de 1775 y sus consecuencias. *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LIII, 1997-2, 557-582.
- GUIMÉRÁ RAVINA, Agustín (2015). Historia de una incompetencia: el desembarco de Argel, 1775. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5, 10, 135-155.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente (1946). *Política marroquí de Carlos III*. Madrid, CSIC.
- GUTIÉRREZ DE LOS RÍOS FERNÁN NÚÑEZ, Carlos y LÓPEZ DELGADO, Juan Antonio (2001). *La expedición militar española contra Argel de 1775 (según el diario de un testigo presencial)*. Murcia, J.A. López.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; PI CORRALES, Magdalena de Pazzis y PÉREZ GIMENA, J.A. (2016). *Los presidios españoles norteafricanos en el siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- MUÑOZ CORBALÁN, J.M. (1993). Estrategia de la corona española para la conservación de los presidios menores africanos durante el siglo XVIII. *Aldaba*, 21, 255-294.
- QUADRADO Y DE ROO, Francisco de Paula (1852). *Elogio histórico del Excelentísimo Señor Don Antonio de Escaño...* Madrid, Real Academia de la Historia.
- RECIO MORALES, Óscar (2020). *Alejandro O'Reilly, inspector general. Poder militar, familia y territorio en el reinado de Carlos III*. Madrid, Sílex.
- SABATER, J. (1984). El Tratado de Paz hispano-argelino de 1786. *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 5.
- VILLALBA PÉREZ, Enrique (2004). «O'Reilly y la expedición de Argel (1775). Sátiras de un fracaso», en GUIMÉRÁ RAVINA, Agustín y PERALTA RUIZ, Víctor (coords.) *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 565-587.

ESCAÑO Y MAZARREDO: UN TÁNDEM NAVAL PERFECTO QUEBRADO POR LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de navío retirado

Introducción

En los anales de la historia existen sucesos que tienen un gran impacto en el devenir de los pueblos y que inciden en la formación de una conciencia colectiva. Tal es el caso de la guerra de la Independencia, engendradora de la identidad nacional española, que se libró entre 1808 y 1814, dentro del contexto de las guerras napoleónicas. Enfrentó a España, Reino Unido y Portugal contra Francia. Tal conflicto en la Península fue debido, principalmente, a haber instalado en el trono hispano al hermano de Napoleón José Bonaparte, tras las abdicaciones de Bayona.

Fue una guerra larga que dejó a España en ruinas y, desde el punto de vista nacional, un conflicto civil entre afrancesados y patriotas. Su trascendencia fue enorme, al abrir las puertas a las primeras constituciones españolas: el Estatuto de Bayona de 1808 y la Constitución de Cádiz de 1812. Y, al otro lado del Atlántico, fue el inicio de las guerras de Independencia hispano-americanas.

En la guerra de la Independencia fueron protagonistas destacados don Antonio de Escaño y don José de Mazarredo, ambos tenientes generales de la Armada y ministros de Marina. El primero, por el bando patriota, y Mazarredo, también conocido por el «Bilbaíno», por el afrancesado. Por razones obvias, léase el tiempo disponible, no voy hacer un recorrido específico sobre la guerra de la Independencia ni a subrayar su trascendencia, pero sí aprovecharé la ocasión para hablar de esos dos grandes marinos. Ambos fueron de los últimos personajes de la Ilustración, ya que la mayoría de ellos desaparecieron en las postrimerías del Siglo de las Luces o en Trafalgar. Y tanto Escaño como Mazarredo tuvieron un papel destacado tras el desgraciado combate del 21 de octubre de 1805.

En mi exposición me centraré someramente en varios aspectos que se indican en el título de la conferencia, para desembocar en la quiebra del tándem que habían formado.

Empezamos por el cartagenero don Antonio de Escaño, por ser el personaje que da el título a las presentes Jornadas. Tras las cinco magníficas intervenciones que me han precedido, en las que se ha abordado su figura desde distintos puntos de vista, poco puedo añadir sobre este gran marino que, además de ser miembro del Consejo de Regencia de España e Indias, participó en todas las acciones navales más importantes de la azarosa época en que vivió: San Vicente, Finisterre, Trafalgar, campaña del Canal, defensa de Cádiz, auxilio de Tolón en la guerra de la Convención, etc. Por ello, solo me referiré a dos facetas de su biografía poco conocidas y escasamente divulgadas.

La primera comienza en 1776, cuando Escaño se encontraba en Buenos Aires. Tenía veinticuatro años y era teniente de fragata. Ocurrió que, estando en una fiesta campera al lado de una dama, pasó un individuo a caballo y la insultó con grosería. Le recriminó que estaba alternando con europeos. El joven marino se levantó indignado y echó mano a la espada para castigar la ofensa. Pero el jinete consiguió que el animal diera de coces en el pecho de Escaño, quien quedó tendido en el suelo, brotándole un río de sangre por la boca. Otras fuentes apuntan a otro tipo de lance. Un alboroto ocurrido en un local poco recomendable. Nada de coces, sino herida por arma blanca. Pero, sea como fuere, nuestro personaje quedó malherido y se estimó que no podría volver al servicio activo.

Fue enviado a España en la enfermería de la nave *Nuestra Señora de la Misericordia*, bajo el cuidado de un modesto sangrador. El viaje duró siete meses hasta arribar a Cádiz, donde fue hospitalizado. Seguidamente pasó a Cartagena a bordo del jabeque *San Luis*, con licencia por enfermedad, hasta que cinco meses después se reintegró al servicio activo, pero convertido en otra persona. Fue durante esta prolongada convalecencia cuando se produjo tal milagroso cambio, pues ese periodo fue aprovechado por el joven Escaño para el estudio de las ordenanzas, códigos, armamentos, astronomía, leyes, historia naval y general de España, etc. Tales conocimientos los empleó cuando ocupó cargos en la mayoría general de varias escuadras, primero como adjunto y después como mayor general.

La segunda faceta poco conocida que señalábamos más arriba se refiere al papel de Escaño en la guerra contra el Francés, que fue notable y trascendente e influyó en el levantamiento de la nación. Recordemos que el 1 de mayo de 1808 el ambiente en Madrid era de gran tensión. El mariscal Murat controlaba la situación –todavía no había entrado en la capital el rey José–, y a su instancia se había creado una junta de gobierno, siendo el miembro más caracterizado el ministro de Marina, Gil de Lemos. En una agitada sesión del 1 de mayo, presidida por el citado ministro, se acordó crear, para el caso de que dicha junta quedase privada de libertad para actuar, otra, llamada «secreteta», para que iniciara la lucha contra el invasor. La prevista nueva junta estaría formada por los tenientes generales Ezpeleta, ex capitán general de Cataluña; De la

Cuesta, que lo era de Castilla la Vieja, y Escaño, de la Armada, junto con los ministros de los Tribunales: Lardizábal, del Consejo de Castilla; Jovellanos, quien hasta que llegase de Mallorca (donde se encontraba preso en el castillo de Bellver) sería sustituido por Pérez Villamil, auditor general de la Armada, y Gil de Taboada (sobrino del ministro de Marina), alcalde de Corte.

La junta tenía la facultad para fijar su sede donde estimara conveniente. El sitio elegido fue la ciudad de Zaragoza. Al respecto, oigamos la voz de Escaño, quien dejó escrito:

«El día 1 de mayo se me llamó a Palacio y a las dos de la tarde pasé a la cámara del Señor Infante Don Antonio para enterarme de una comisión que debía desempeñar en unión de los generales Espeleta y Cuesta, con los ministros de los Consejos Lardizábal y Villamil y el Alcalde de Corte don N. Gil de Lemos; en efecto en presencia de S.A. se nos manifestó el objeto; a don Manuel de Lardizábal se le encargó de extender la instrucción y, dándonos órdenes simuladas, debíamos salir al día siguiente Lardizábal, Gil, yo y Villamil, que por estar en un pueblecito llamado Móstoles me encargué de avisarle, como lo hice; besamos la mano del Señor Infante y nos preparamos al viaje; faltó carruaje para el día 2, pero salí el día 3 con dos Ayudantes. También salió Gil y Lemos, pero no lo pudieron verificar Villamil y Lardizábal».

De lo expuesto se deduce que fue Escaño quien informó a Villamil de los sucesos de Madrid. Este permaneció en Móstoles y fue el padre intelectual del inicio del levantamiento contra el Francés, tras redactar el famoso bando que hizo firmar a los alcaldes mostoleños.

Los dos ayudantes que acompañaron a Escaño fueron el teniente de navío José Primo de Rivera y el teniente de fragata Manuel del Castillo; ambos participarían un mes después en el primer sitio de Zaragoza defendiendo heroicamente la ciudad, por lo que fueron recompensados.

La orden simulada que le dieron a Escaño era ir a Mahón a tomar el mando de la Escuadra, lo que a Murat, cuando se enteró del motivo de su marcha, le pareció muy bien. Pero el destino de Escaño era otro. Sigamos con su relato:

«Las instrucciones se me debían dirigir a mí a la ciudad de Teruel, y si a mi llegada no estaba el pliego lo debía buscar en Zaragoza o Valencia; pasé a Teruel, no estaba el pliego, y dejando un Ayudante para recibirlo si llegaba después, seguí a Valencia, donde me encontré con la orden terminante de volver a Madrid; hice llamar al Ayudante que había dejado en Teruel y, a su llegada, emprendí el viaje de vuelta ...».

En Madrid, Gil le informó que las instrucciones se habían dirigido a Ezpeleta; pero, enterado Murat de parte de su contenido por un individuo de la Junta –probablemente, el capitán general de Madrid–, se despacharon órdenes para que las quemaran sin leerlas y regresaran a la Corte. Murat no sospechó de Escaño al informarle Gil que, por los últimos acontecimientos, no se consideró oportuno su ida a Mahón. La operación secreta fracasó, pero estableció las bases para el levantamiento nacional.

Mazarredo

Sobre Mazarredo me referiré a dos misiones diplomáticas que le encargó el gobierno español, una bien conocida, que fue la desempeñada en París como embajador plenipotenciario ante Napoleón, que coincidió con su mando de la escuadra *secuestrada* en Brest durante dos años y medio. La otra, menos conocida, la había desempeñado en Argel quince años antes. Ambas, desde el punto de vista diplomático, fracasaron, y por ello Mazarredo fue cesado en tales funciones. Evidentemente, el Bilbaíno, que siempre iba de frente y sin dobleces, no estaba dotado para la diplomacia.

Vayamos a la primera. Una potente escuadra francoespañola (25 navíos franceses y 18 españoles) salió de Cartagena el 29 de julio de 1799 y, tras una breve escala en Cádiz, entró en Brest el 9 de agosto del mismo año. Esta navegación fue la última de Mazarredo, a quien se comisionó a París con el pretexto de preparar unas hipotéticas acciones combinadas. Pero lo que pretendía el Directorio, y Napoleón después, era utilizar a nuestros barcos en su propio beneficio.

Antes de salir Mazarredo del puerto bretón hacia París, el 24 de agosto de 1799, dejó encargado del mando interino de la Escuadra a Gravina, pero permaneciendo izada su insignia. Se iniciaba así una larga e improductiva estancia de año y medio del Bilbaíno en la capital francesa. En estos dieciocho meses se entrevistó varias veces con Napoleón, quien repitió insistentemente el mismo argumento: liberar la isla de Malta, para que sirviera de plataforma para repatriar a los restos del ejército francés del Nilo, siendo su otro objetivo el desembarco en las islas británicas. Mazarredo le replicaba que, antes de emplear las fuerzas conjuntas en la campaña de Malta y Egipto, era imprescindible conquistar Menorca –para guardar la retaguardia– y trasladar los navíos de Brest a Cádiz, por ser la base idónea para poder actuar tanto en el escenario atlántico como en el mediterráneo; además, con vistas al bloqueo británico de aquellas dos bases, cuanto más lejos estuvieran de las inglesas, más difícil sería mantenerlas. En resumidas cuentas, Napoleón pretendió utilizar nuestra Escuadra en beneficio propio, y Mazarredo trató de impedir que utilizara nuestros barcos en beneficio exclusivo de Francia. Al no lograrlo, exigió a Godoy ser sustituido y que se nombrara jefe de la flota de Brest a Gravina. Así fue, y el Bilbaíno regresó a España por tierra.

En la otra comisión, anterior y menos conocida, existen algunas contradicciones según las fuentes consultadas. Mazarredo fue revestido del carácter de ministro plenipotenciario, siendo su misión intentar conseguir, en el menor tiempo posible, un acuerdo de paz con Argel. Previamente se envió a dicha ciudad al conde de Expilly, francés al servicio de España, con el objeto de preparar al Bilbaíno el camino y facilitarle su misión.

Pero este plan fracasó debido al alejamiento de Mazarredo de las instrucciones que había recibido y a las intrigas y conspiraciones del francés. Mazarredo salió de Cartagena con dos fragatas y dos navíos. A los cuatro días de su llegada a Argel fue recibido con grandes agasajos por los miembros del

Diván, y en una hora se llegó a un acuerdo de paz. Mazarredo se encargó de redactar los tres originales castellanos, que debían traducirse al turco y que, copiados al lado de los originales y una vez completado tal proceso, el dey y el plenipotenciario español firmarían. Pero llegó tal momento y la traducción no se había hecho, y fue cuando comenzó la verdadera negociación.

La ignorancia e ingenuidad de Mazarredo no le permitieron ver ni las maniobras argelinas ni la acción de Expilly, y cegado por lo que él creía un éxito inicial, no se ajustó a las instrucciones dadas, comprometiendo al gobierno español y a su Hacienda. Así, a modo de ejemplo, digamos que Mazarredo pensaba pedir una indemnización económica por los gastos ocasionados en la expedición de 1775 y los bombardeos, pero aconsejado por el cónsul francés –Francia ya había firmado la paz con Argel–, en la primera reunión no lo mencionó y ahora se encontraba con que el dey le solicitaba tres millones de pesos fuertes. Después de unas prolongadas discusiones y regateos, Mazarredo aceptó el pago de un millón. Pero el dey exigió que Expilly fuera el único interlocutor, y una vez retirado el Bilbaíno, prosiguieron unas duras negociaciones que concluyeron con el tratado de paz con Argel, después de casi trescientos años de guerra, la más larga que registran los anales de la historia de España.

El tándem

Mazarredo tuvo el acierto de saber escoger sus colaboradores, elección que siempre es incierta y de trascendencia indudable para el que manda. Entre los elegidos, pronto se destacó un teniente de navío de excepcionales cualidades, que estaba destinado por sus méritos a brillar ostensiblemente en la Armada y en la vida política del país: se llamaba don Antonio de Escaño.

Al embarcar Mazarredo como mayor general de la escuadra de Córdoba, Escaño llevaba algún tiempo destinado de ayudante de la Mayoría, sin que antes hubiesen coincidido ambos en ningún otro destino. Sin embargo, bien pronto Mazarredo se percató de las extraordinarias dotes que adornaban a su ayudante, y a partir de entonces uno y otro conformaron la pareja de colaboración más completa y eficaz que ha existido en la Armada. Mazarredo era el genio director que, con su experiencia, enfocaba los problemas y orientaba su resolución, impulsando al mismo tiempo su ejecución merced a su dinámica actividad, en tanto que Escaño, con su clara inteligencia y singular tesón, desarrollaba las ideas y atendía a su más exacto cumplimiento posterior. Desde entonces, constituyeron durante muchos años un excelente almirante y un insustituible jefe de Estado Mayor, ligados indisolublemente, como veremos más adelante. Donde iba destinado Mazarredo no podía faltar Escaño, y tanto se compenetraban y complementaban que, en muchas de sus obras comunes, es difícil de saber la parte realizada por cada uno.

La reunión de estos dos marinos en la Mayoría General de la Escuadra del Mar Océano pronto comenzó a notarse por el tesón y energía con que se dedi-

caron a cumplir con su deber. Para ello sacrificaron todas las distracciones y amistades, permaneciendo constantemente a bordo sin saltar a tierra para nada. Aun así, el tiempo les resultaba corto para el estudio y redacción de las instrucciones, así como para realizar las inspecciones. Valiéndose de ellas, consiguieron adiestrar a las dotaciones en sus faenas, y a las guarniciones en sus peculiares ejercicios, en tanto que a los oficiales se les hacía trabajar a fin de que ampliasen y practicasen sus conocimientos profesionales. Respecto a los comandantes de los navíos, fragatas y demás embarcaciones, siempre tuvo Mazarredo por norma fundamental exigirles mucho, siendo intransigente con ellos en cuestiones del servicio, por entender sabiamente que cada buque funciona y responde según la atención que le preste su comandante.

Convencido Mazarredo asimismo de la necesidad de una buena disciplina y organización en la mar durante la navegación y evoluciones de los buques, así como de la importancia que en ellas tiene el régimen de señales, puso en vigor en la Escuadra del Mar Océano las instrucciones y señales que ya había dispuesto y experimentado el año antes en la escuadra del general Gastón. Estas instrucciones, ampliadas y corregidas, fueron impresas en Cádiz en 1780 para su reparto en los distintos buques de la Escuadra.

Pronto recogió Mazarredo el fruto de su trabajo. La Escuadra del Mar Océano comenzó a alcanzar una eficiencia militar y una soltura en la práctica de la maniobra antes desconocidas en los navíos españoles. Así pudo comprobarse en la última salida de la escuadra combinada del mando de Córdova, con la captura de un convoy británico, el 9 de agosto de 1780, que supuso el apresamiento de 51 velas y más de tres mil hombres. Firmada la paz con Gran Bretaña, la Escuadra del Mar Océano fue desarmada el 21 de diciembre de 1782, desembarcando de ella Mazarredo, a quien en premio de sus servicios se ascendió a jefe de escuadra. Había permanecido de mayor general de la Escuadra durante tres años y nueve meses, realizando más de cuatrocientos días de mar.

Por su parte, Escaño, a partir de junio de 1779, tras la declaración de la guerra contra Gran Bretaña, fue nombrado mayor general de la Escuadra y pasó a las órdenes directas de Mazarredo, uniéndose así sus vidas profesionales. De la mano del Bilbaíno, Escaño tomó parte, en la primera campaña del Canal, del bloqueo de Gibraltar durante el llamado Gran Sitio.

En 1785, Mazarredo recibió el encargo de hacer una recopilación de todas las ordenanzas vigentes de la Armada. El trabajo a realizar era amplio y completo, por lo que solicitó que le acompañara en las tareas el capitán de fragata, comandante de la *Santa Casilda*, don Antonio de Escaño, pues conocía lo perfectamente enterado que estaba de la materia que se iba a tratar. En Madrid, ambos iniciaron una nueva etapa de duro e intenso trabajo en común, que duró siete años e iba a producir una de las obras más trascendentales que la historia de nuestra Marina registra: las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, conocidas vulgarmente con el nombre de «Ordenanzas de Carlos III», aunque fueron terminadas y se publicaron en tiempos de Carlos IV. En su redacción, Escaño no se limitó a ser un mero amanuense y ordenador del

trabajo material pues, siendo mucha la tarea sobre otros asuntos de la Armada que encomendaba el gobierno a Mazarredo, no tuvo más remedio que encargar a Escaño la redacción del título referente a las obligaciones del comandante de un navío. Terminadas las Ordenanzas, Mazarredo dio una gran prueba de modestia haciendo público que, a su juicio, lo mejor de la obra era precisamente el título redactado por Escaño.

Siete años, como hemos dicho, duró la redacción de las Ordenanzas, quedando terminadas a mediados de 1793, sin otra suspensión en el trabajo que la obligada durante el verano y otoño de 1790, con motivo de la tirantez de relaciones con Inglaterra, por cuya causa volvieron a la mar ambos ilustres marinos. Tal tirantez fue consecuencia del incidente de Nutka, al norte de la costa occidental americana. Por ello, el gobierno español alistó una escuadra bajo el mando del teniente general José Solano. Mazarredo, que ya era teniente general, era el segundo jefe, embarcando en el navío de su insignia el capitán de navío Escaño.

Entre los colaboradores de Mazarredo ocupa indiscutiblemente el primer puesto, por todos los conceptos, Escaño. Siete veces estuvieron unidas ambas personalidades, durante un largo periodo de doce años consecutivos. En este intervalo, Escaño fue la sombra de Mazarredo, y puede afirmarse que este último hubiese realizado una obra incompleta, en sus destinos terrestres y en sus mandos a flote, si no hubiese contado a su lado con Escaño. Así lo reconoció en multitud de ocasiones el propio Mazarredo, que entre sus buenas cualidades tenía la de no adornarse con los triunfos y aciertos de sus subordinados.

De los afrancesados y patriotas

El fenómeno del colaboracionismo no fue algo marginal durante la guerra. Ya fuera por interés personal o ya por convicción, muchos españoles aceptaron, tras las renunciadas de Bayona, a José I como rey de España y colaboraron con el nuevo régimen. Entre ellos destacan sectores de la nobleza, alto clero, militares (especialmente los de más alta graduación), científicos, escritores y artistas. También muchos funcionarios prestaron juramento al nuevo monarca.

El personal de la Armada dispensó a todos los niveles un rechazo generalizado al rey intruso, salvo un reducido grupo de marinos afrancesados. Sobre ellos dice Fernández Duro: «... unos pocos españoles, que, dicho sea en pureza, no eran ni de los menos ilustrados, ni de los menos dignos, ni de los menos amantes de la patria». El paradigma es el teniente general de la Armada don José de Mazarredo. Considerado por la mayoría de los historiadores navales como el mejor almirante español de todos los tiempos, aceptó del rey José el cargo de secretario del Despacho de la Armada, lo que le hizo perder parte de la estimación con que le distinguían la mayoría de sus compañeros, e incluso la amistad de sus mejores amigos, entre ellos el más entrañable de sus colaboradores, don Antonio de Escaño. Sin embargo, aun sirviendo a una causa

impopular, siempre trabajó a favor de los intereses de España y de la Armada. Su actitud fue de firmeza y rechazo contra los planes del Emperador, como quedó demostrado cuando Napoleón dispuso que la escuadra de Ferrol se trasladara a Brest con dotaciones francesas, para cuyo fin llegó a aquella ciudad un contralmirante con oficiales y marinería de aquella nación. Enterado de ello, Mazarredo se trasladó a Ferrol, impidiendo con su actitud personal que once navíos, cuatro fragatas y otros buques menores pasaran a manos francesas. Su *afrancesamiento* puede en parte disculparse, habida cuenta de la ingratitud de Carlos IV y de Godoy, que no tuvieron en cuenta las brillantes dotes de Mazarredo y los relevantes servicios prestados, y se obstinaron en mantenerlo durante seis años apartado injustificadamente de su destino, persiguiéndole y desterrándole. Según el historiador Cervera Pery, el Bilbaíno pudo ser «afrancesado de puro patriota». Otros dos tenientes generales de la Armada también sirvieron al rey José. Uno de ellos fue don José Justo Salcedo, que fue designado para tomar el mando de la escuadra de Mahón en relevo de Valdés. El ataque francés le sorprendió en Valencia, a cuya defensa contribuyó. De la capital del Turia pasó a Madrid, y allí cambió de bando. El otro afrancesado fue don Pedro de Obregón, quien ostentó el cargo de capitán general de Ferrol durante la ocupación francesa de tal capital departamental.

La rotura del tándem

En el mes de junio de 1808, Escaño fue tentado por Murat con el mando de la escuadra de Ferrol, a lo que puso muchas objeciones, percatado de la intención de separarlo de la Corte. Tras la llegada a Madrid de José Napoleón, recibió un oficio de su antiguo general y aún venerado maestro Mazarredo, a la sazón ministro de Marina, para prestar juramento de fidelidad al nuevo rey. Escaño rehusó con un escrito del 23 de julio, del que extractamos lo siguiente:

«... mi honor y mi conciencia me dictan manifieste a V.E., que no habiéndose verificado aún que la Nación o la mayor parte de ella haya reconocido el nuevo gobierno y Constitución, de que tampoco me hallo enterado, no puedo prestar el juramento que se exige, hasta que aquellas circunstancias se verifiquen, en cuyo caso lo haré gustoso, manteniéndome entre tanto como un ciudadano pacífico y por cuanto al estar actualmente empleado es el motivo de exigirme tal juramento, yo hago desde luego distinción de los empleos que hasta ahora obtuve, considerándome desde este momento como un mero particular».

O sea, Escaño renunció a pertenecer a la Armada.

Epílogo

Por desdicha, en la Real Armada a la que tanto amaron Mazarredo y Escaño, ninguno de ellos mandó escuadra en combate, lo que es difícil de

comprender en unas circunstancias en las que no sobraban figuras de tal categoría en el arte de la guerra naval.

Los dos cayeron en desgracia y terminaron sus vidas en soledad. Mazarredo falleció en Madrid, el 29 de julio de 1812, a los 64 años, víctima de un ataque de gota. Y Escaño falleció en Cádiz, el 11 de julio de 1814, a los 62. En contrapartida, sus respectivos entierros fueron una verdadera manifestación de duelo. Al de Mazarredo, en Madrid, acudieron todas las clases sociales sin distinción de partidos, buena prueba del aprecio con que le distinguieron todos los españoles. Fue enterrado en la iglesia de Santiago, por pertenecer a dicho orden. Tal templo fue derribado y no hemos conseguido averiguar su actual sepultura.

En el entierro de Escaño, en Cádiz, una compañía de marinería y artilleros escoltó el cortejo fúnebre y alumbró con fanales su féretro hasta ser depositado bajo tierra en el cementerio de San José, mientras una banda del Cuerpo de Batallones interpretaba música fúnebre. Del ataúd, portado por seis granaderos, volaban cintas asidas por caballeros de la Orden de Santiago. La numerosa asistencia de autoridades civiles, así como de generales de mar y tierra, parecía un intento de compensar el ostracismo al que había sido sometido quien no lo merecía.

Escaño permaneció soltero. Sus familiares conocidos residían en Baza (Granada). Coincidimos con el más caracterizado de dichos familiares en Cartagena en 2005, con ocasión de la presentación de la biografía del insigne marino cartagenero escrita por Juan Antonio Gómez Vizcaíno.

Los restos de Escaño descansan en el Panteón de Marinos Ilustres, adonde fueron trasladados a instancias del contralmirante Martínez-Valverde, quien publicó un artículo en la *Revista General de Marina* en el que afirmaba: «Yo he visto los restos de Escaño».

Mazarredo contrajo matrimonio con su sobrina doña Juana Josefa de Moyúa Mazarredo. La única hija habida de la unión se casó con su primo carnal Francisco Vicente Mazarredo Gómez de la Torre. Sus descendientes residen en Madrid, y en 1973, doña Carmen de Mazarredo de la Rica, tataranieta del ilustre Bilbaíno, donó al Museo Naval la copiosa documentación que conservaba la familia, que fue recopilada por Ana María Vigón en el libro *Colección Antonio de Mazarredo*, de 139 páginas y publicado en 1987 por el Instituto de Historia y Cultura Naval. Doña Carmen fue recompensada con la Cruz del Mérito Naval.

LAS ORDENANZAS DE 1793 Y LA REFORMA DE LA MARINA MILITAR PRETENDIDA POR DON ANTONIO DE ESCAÑO

José M.^a BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío retirado

Antecedentes inmediatos

En las conferencias que han precedido a esta final, han quedado expuestas las vicisitudes de la carrera de don Antonio de Escaño y cómo demostró sus excelentes dotes de comandante de buque cuando fue subordinado de Mazarredo en la división de pruebas de los sistemas de construcción naval, organizada en Cartagena y que operó entre 10 de junio y 16 de agosto de 1785.

La división estaba compuesta por el *San Ildefonso* (comandante, capitán de navío don Ignacio María de Álava e insignia de Mazarredo) y la *Santa Brígida* (comandada por el capitán de fragata don Félix Melilupi), del sistema del capitán de navío don José Romero Landa, que competían con el *San Juan Nepomuceno* (comandante, capitán de navío don Pedro Pablo de Landa) y la *Santa Casilda* (comandada por el capitán de fragata don Antonio de Escaño), ambos buques construidos por el sistema de Jorge Juan (mal llamado «inglés»), modificado por Gautier. Entre esos destacados comandantes brilló Escaño (véase la conferencia del capitán de navío Liniers) y, quizá por eso, Mazarredo, que ya le había nombrado ayudante en la comisión formada, el año precedente, para la redacción de las Reales Ordenanzas de la Armada (que debían poner al día las de 1748 –las de Fernando VI, redactadas por el capitán de navío Aguirre–), tras estas marineras pruebas decide encargarle la redacción del título «... del Comandante de baxel».

Por otra parte, debemos recordar que el año de la publicación de las Ordenanzas de Carlos IV (1793) coincide con el apogeo de la Real Armada (GUARDIA: 1914), pues contaba en su lista oficial con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas, 436 embarcaciones menores, 12 batallones de Infantería de Marina (12.500 hombres) y 20 brigadas de Artillería de la Armada (3.360 hombres).

La debilidad principal de esos datos radica en el personal. Si consideramos que ese número de bajeles contaría aproximadamente con 8.000 cañones, con una media de diez sirvientes por cada uno se necesitarían 80.000 hombres (y no



S.M. el rey D. Carlos IV

contamos las baterías de los arsenales); si cubriésemos una sola banda de cada navío, podríamos rebajar hasta 40.000 hombres, pero nunca hubo tantos... Y es que no funcionó la matrícula de mar, por la carencia de poder marítimo (marinas mercantes y de pesca, por entonces) y la falta de cumplimiento de la Corona con los matriculados.

El Cuerpo de Batallones necesitaba casi 20.000 hombres para embarcar en todos esos buques –las guarniciones reglamentarias iban de 200 a 56, según su tamaño–. Por eso hubo que recurrir a embarcar tropas del Ejército –a veces, regimientos enteros–. Las brigadas de Artillería de la Armada apenas cubrían las mencionadas baterías de los arsenales –es de señalar que la cortina del parque del arsenal de Ferrol contaba con cien cañones–.

Generalidades sobre las Ordenanzas de la Armada durante el siglo XVIII

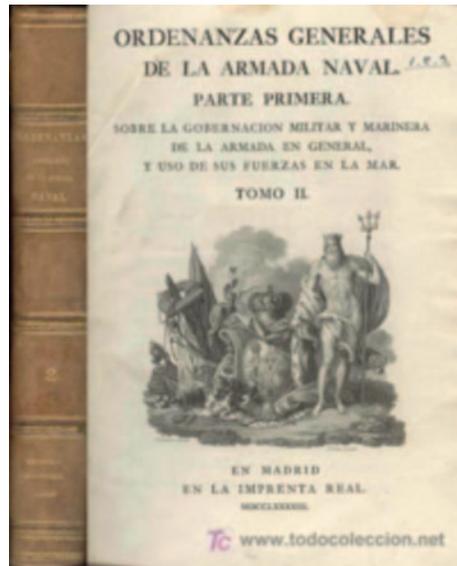
En una serie de artículos sobre las Ordenanzas de la Armada, el entonces capitán de corbeta Pedro Fernández Núñez (1974) definió el espíritu de estas de 1793 como caracterizado por cuatro notas: *religioso* («Se celarán las buenas costumbres y la vida cristiana de los equipajes como principio de todo bien, sin disimular transgresión o falta más leve al culto de la Religión verdadera ...»), *idiomático* («Hará que los oficiales de guardia manden las maniobras sin valerse de otras voces que las españolas»), *humanitario* («Los azotes [...] se darán con rebenque o mojel del menor grosor, como bastaría para tomar un rizo al juanete [...] y de ningún modo con badernas gruesas ...») y *galante* (¿feminista?) («La mujer del Capitán General, aun en ausencia de este o viudez, tendrá las mismas guardias y honores correspondientes a aquella dignidad»).

El problema de las Ordenanzas anteriores a las de 1793

Ordenanzas de Felipe V (1717)

Las de Felipe V, redactadas o recopiladas por el intendente general de la Real Armada don Jose Patiño (1717), contemplaban dos jurisdicciones distin-

tas, lo que, conviviendo en espacios reducidos, fue causa de la *guerra* con el Cuerpo del Ministerio, que durará hasta 1800. Los arsenales, instalaciones fabriles, bosques y plantíos... quedaban bajo el mando de los intendentes, en tanto que las obligaciones de los oficiales generales, cuando todavía no se habían creado los departamentos ni existía almirantazgo, se definían vagamente: «Los oficiales generales que S.M. ha determinado haya por ahora en sus Reales Armadas son los Capitanes Generales, Tenientes Generales y Jefes de Escuadra. *No queda determinado por S.M. hasta dónde se ha de extender la autoridad de estos generales de mar y tierra*». Las instalaciones en tierra quedaban bajo la responsabilidad, todas ellas, del Cuerpo del Ministerio, el cual tenía Ordenanza propia.



Ordenanzas de Fernando VI (1748)

Las Ordenanzas que el marqués de la Ensenada ordenó recopilar al capitán de navío don Joaquín Aguirre arrancaron bien; pero, llegados al Tratado V, «De la policía a bordo de los navíos», sostuvo peleas acaloradas por culpa de la guerra mencionada más arriba; es más: cuando llegó al Tratado X, «Del Cuerpo del Ministerio», estando, como estaba, en total desacuerdo con la *división de poderes*, incluso pidió el cese y fue nombrado mayor general de la Armada, siendo el primer oficial de Marina que ocupó tal destino.

Las Ordenanzas de Aguirre comenzaban con un problema de *traduttore, traditore*, pues *Armée Navale* se tradujo del francés en «Armada Naval», ya que el romance galo hizo al *armée* (ejército) femenino, con lo cual el del mar lo tuvieron que apellidar *navale*; pero en el castellano, desde Alfonso X el Sabio y sus *Partidas*, existían las palabras ‘armada’ y ‘flota’: «Sea la armada como cabalgada, sea la flota como hueste mayor ...» (Partida II, Título XXIV, Ley III, relativa a los almirantes).

Tampoco incluían al secretario del Despacho de Marina, ni la organización de su secretaría (ministerio), como si no fuesen parte esencial de la Armada.

Disponían, en cuanto a lo operativo, en el Tratado II, Título I, artículo 2, que todas las órdenes de operaciones (como se dice hoy en día) deberían darse a través del capitán general director general de ella, que era cargo compartido con el de capitán general del departamento de Cádiz. Pero el inmediato artícu-

lo 3 decía: «... deberán exceptuarse (...) expediciones que no tengan conexión (...) con el Gobierno de la Armada ...». Por tanto, dicho director general de la Real Armada no podía coordinar sus fuerzas, y *no se enteraba de nada* hasta que recibía, al finalizar las operaciones, los partes de campaña de los comandantes.

La dicotomía o aludida *división de poderes* dio motivo para incidentes, más o menos graves; como el que le ocurrió a don Alonso de la Rosa y Lavoisier, conde de Vegaflorida, a quien, cuando montaba el navío *San Fernando*, al ordenar al maestre de jarcia que le cambiase una driza del velacho, el tal maestre le replicó: «Esa orden me la tiene que dar el comisario», con lo que el geniuo del conde la emprendió a bastonazos con el velero, por lo cual el secretario de Marina, Campillo, del Cuerpo del Ministerio, le suspendió de empleo durante un año (BLANCO NÚÑEZ: 2001, p. 252). El maestre de jarcia, que se llamaba Antonio Castellón, estaba amparado por el capítulo XVII: «El comisario o ministro que sustituye al Intendente deberá correr con todas las dependencias pertenecientes a la Economía y Policía de los Navíos ...». Y el *capricho* del conde en gastar una driza –que estaba mucho mejor estibada– del *paquete* en el arranchado pañol, mirando por la seguridad del buque, iba «contra la economía de la Real Armada»...

Y con estas pinceladas dejamos el cuadro del 1748.

Ordenanzas de 1793

Personal y material

Para adentrarnos en el contenido de las Ordenanzas del 1793, debemos recordar la organización que regía por entonces en departamentos y arsenales; en cuanto a los segundos, muchas de sus dependencias siguen existiendo como entonces.

Cada departamento marítimo (creados por Patiño en 1726) lo mandaba un capitán o comandante general con su mayoría (estado mayor) e intendencia.

Cada departamento tenía su arsenal, con jurisdicción única desde la promulgación de las «Ordenanzas para el Gobierno Militar y Económico de los Arsenales de Marina» de 1776, cuando los arsenales pasaron a estar bajo el gobierno de un inspector general (del Cuerpo General, antecesor del AJAL), y cada uno de ellos pasó a estar mandado por un subinspector también del Cuerpo General. En 1803, los subinspectores pasaron a denominarse «comandantes generales del arsenal», y al propio tiempo se ordenó poner a extinguir el Cuerpo de Ingenieros.

En Cádiz, para apoyar la acción de la Dirección General de la Real Armada, todos sus mandos eran de un empleo superior a Ferrol y Cartagena y ejercían una labor de inspección de sus respectivos cuerpos (Batallones y Artillería de la Armada).

Arsenales

Además de los citados subinspectores, que dependían orgánicamente del inspector, y militarmente, del capitán general, contaban con comisario, ayudante mayor, prácticos, contra maestres y marinería, Compañía de Guardias de Arsenales, guardalmacenes y maestranza.

En el «arsenal de los diques» contaban con los de carenar, varaderos, talleres (luego ramos), machina de arbolar y con las fábricas: herrerías, lonas, cordelería, betunes, plancha de cobre (algunas exentas, otras intramuros de ellos).

El parque del arsenal contaba con la sala de armas, polvorines locales (autodefensa) y externos, panadería (hornos de galleta o bizcocho) y talleres de cordelería, velamen, instrumentos, embarcaciones menores...

Punto importante lo constituían los almacenes, que eran de tres clases (hoy en día lo son de cuatro, al aparecer, tras 1953, el *material americano*): el general, el del excluido y los particulares (uno por buque).

Además, contaban con cuarteles para tropa y presidiarios y viviendas para el personal que, como la Guardia Civil, tenía que estar disponible las veinticuatro horas del día: general del arsenal, comisario, ayudante, mayor, capellán y prácticos.



Del Álbum del marqués de la Victoria. MNM

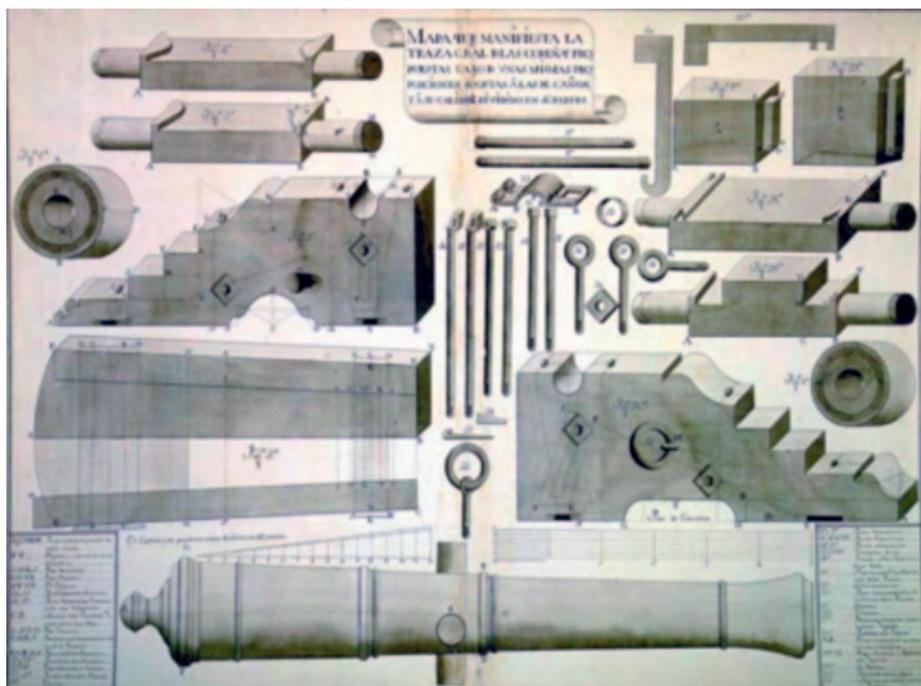
Astilleros

Estaban mandados por un ingeniero comandante, que dependía directamente del capitán general. Tenían un capitán de maestranza (jefe del personal), maestros, carpinteros de ribera, carpinteros de lo blanco, calafates, herreros, veleros y peones. Y para el *movimiento*, disponían de parejas de bueyes.

Sus instalaciones contaban con sala de gálibos, herrerías, pudridero y gradas de construcción.

El buque y sus situaciones

Otra cosa que debemos recordar, en aras de facilitar la comprensión de las Ordenanzas, son las diferentes situaciones de los buques: en grada, en armamento, sueltos, en escuadra, con insignia (en cuyo caso, su comandante se



Navío de tres puentes y despiece de la cureña de un cañón. Álbum del marqués de la Victoria (MNM)

denominaba «capitán de bandera»), fondeados (o a la gira), atracados (inusual), en la mar, en combate (en línea, abordaje, rendición, varada, incendio...)

Y una vez recordadas esas denominaciones, que como muchos verán no difieren grandemente de las de hoy en día, diremos que las Ordenanzas estaban presididas por una norma general: «Un sitio para cada cosa, y cada cosa en su sitio», tanto para el personal como para el material. Además, contenían las definiciones de los deberes y obligaciones de cada uno de los individuos de la escala jerárquica, tanto en destinos de tierra como, principalmente, en cada una de las situaciones comentadas para los buques cuando formaban parte de dotaciones. También describían los libros, impresos y partes, diarios que deberían rellenar cada uno de ellos, y cómo, cuándo y a quién tenían que recurrir si no hubiese acuerdo o se sintiesen agraviados.

Escaño, redactor de las Ordenanzas

Y llegamos a la gran obra de don Antonio de Escaño: el Tratado 3.º, Título I, de las Reales Ordenanzas de Carlos IV para su «Armada Naval», titulado

«... del Comandante de un baxel». Tratado que, según algunos, es la mejor pieza de literatura militar de Europa en el XVIII.

Comienza así:

- «Todo navío y fragata de mi Armada aun en estado de desarmo ha de tener Comandante nombrado (...) y a su orden un Oficial Subalterno» (art. 1).
- «Desde que se ponga la quilla de un navío, fragata u otro buque de guerra, ha de destinársele Comandante y dos Oficiales ...» (art. 2), como se continúa haciendo hoy en día. Como comprobarán, la vigencia de ambos artículos se mantiene íntegra; la diferencia es que el comandante de entonces tenía asignados muchos de los cometidos que hoy corresponden a las inspecciones de construcciones y obras del arsenal, donde, por cierto, hoy en día se establecen las oficinas de los comandantes de quilla, como es lógico.

Este Tratado 3.º, Título I, dispone en todo lo relativo a

- construcción, relaciones con el ingeniero director del astillero;
- armamento, relaciones con el subinspector del arsenal;
- almacén particular del buque, con toda su problemática, desde lucha contra incendios hasta las posibles *goteras*;
- la *canibalización* (así llamamos, hoy en día, a que un barco *preste* alguna de sus piezas a otro) y cómo reponerla;
- la preparación para integrarse en escuadra;
- previsiones para el posible atraque, fondeo;
- estiba de todo el material, munición, víveres, aguada;
- instrucción de la dotación (maniobra, artillera);
- cuenta y razón de todo el material;
- instrucción militar y marinera de la dotación;
- plan de combate.

El título continúa hasta completar 216 artículos. Destacaremos algunos más, pues Escaño, que había sido oficial de Artillería y de Batallones, trató, entre otras muchas cosas, de hacer marinos a los soldados:

- «Estimulará á la Tropa a que se aficionen á conocer lo marinero de los trabajos, y á los soldados que se distinguiesen en ellos subiendo á vergas y encapilladuras, y adquiriendo inteligencia de hombres de Mar, los anotará para el goce de gratificaciones que les acuerda el art. 8, Tít., del servicio de guardias en la mar, Trat. 5» (art. 109).

No incluye algo parecido para formar al marinero (que no era militar) como soldado.

Se preocupó también, enormemente, por la formación de los caballeros guardiamarinas:

- «Atenderá con todo empeño á la instrucción y adelantamiento de los Oficiales y Guardias Marinas y tendrá las dos conferencias semanarias que se prescriben en el Título de Capitanes Generales de Departamento (...) y en la mar aprovechará los [días] más oportunos para repetir las con mayor frecuencia (...) examinando (...) los diarios, sin disimular la más mínima falta de formalidad ...» (art. 110).

Como remate de perfecta literatura militar, veamos lo que dice en el artículo 114:

- «Tratará a sus Oficiales de modo que usando de la autoridad en lo perteneciente al servicio, no falte a la estimación que corresponde a sus empleos y circunstancias, haciendo que sean respetados y obedecidos de toda la Tripulación, y (...) que no padezca el decoro del empleo aun cuando se haga necesaria la corrección de la persona ...».

Como pueden comprobar, son conceptos totalmente vigentes: cambiando la cu por la ce y la equis por la jota, vale todo...

Las *Ideas* de Escaño para la reforma de la Marina Militar de España, publicadas en Cádiz en 1820

Entre abril y mayo de 1807, Escaño dictó a su ayudante, el alférez de navío don Manuel del Castillo y Castro, las ideas que tenía para reformar la Marina, que su fiel ayudante consiguió publicar en 1820. Castillo, en su «Advertencia Preliminar», confirma lo que hemos comentado en otras ocasiones sobre el válido de Carlos IV: «D. Manuel Godoy no quería realmente otras reformas que las que satisfacían su insaciable codicia». También comenta que, por entonces, Escaño redactó un compendio de táctica naval, cuya publicación el mismo ayudante propuso directamente a las Cortes del Reino pues, según comenta, era obra que no tenía parangón «entre los varios autores, así ingleses como franceses ...».

Escaño comenzó dictando lo siguiente (recordamos: dos años después de Trafalgar):

«Por más que sufra el noble orgullo militar; por más que nos cueste el conceder la superioridad de nuestros competidores, es preciso confesar que los ingleses son los maestros de la mar en todos sus ramos y de todas maneras, y que cuando se trata de asuntos de marina no debe hacerse otra cosa que imitarlos ...».

Tras confesar que la condición «*sine qua non* [para curar los males de la Marina] es la puntual asistencia¹ á cuanto requiere este ramo», continúa con

(1) Es decir, pagar todos los gastos que implica su sostenimiento.

ciertas máximas y consideraciones generales, de las que extraemos las siguientes:

1) Todo sistema que no marche directa y sencillamente a su objetivo, es vicioso y perjudicial.

2) Toda marina de guerra no debe dirigirse a otra cosa que a sostener en la mar una fuerza verdaderamente militar, capaz de desempeñar sus funciones...

3) Mientras más pueda simplificarse un sistema, debe ser más ventajoso (a mayor complejidad técnica, mayor simplicidad orgánica).

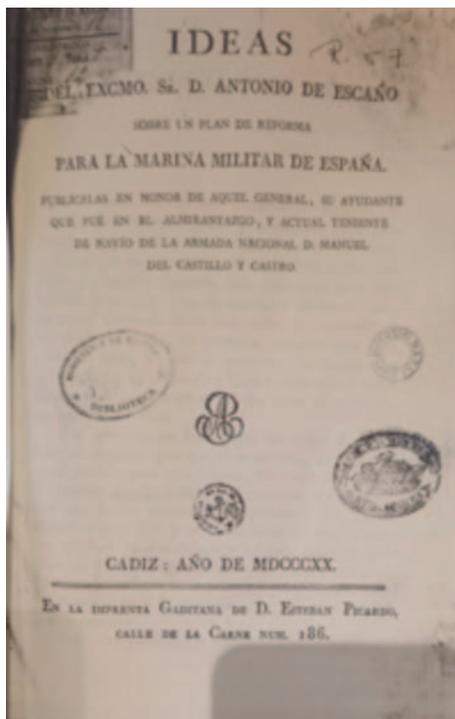
4) El sistema de la Marina española pecó desde su origen contra las máximas de los artículos precedentes. Tras enumerar todos los organismos y cuerpos que la componen y el «numeroso y casi *dixera monstruoso sistema de Contaduría*² (...) todo este gran aparato, todo este coloso erigido solamente para poner en la mar algunos buques armados, dexaría de ser

provechoso, y por el contrario arruinaría a la Nación, luego que dexase de ser útil, ó no absolutamente necesario al intento, como a mí me lo parece en mucha parte».

Escaño propone podar todas las ramas inútiles e imitar a los ingleses, que son los que han ganado en Santa María, San Vicente (donde él mandaba el *Príncipe de Asturias*) y Trafalgar (donde fue jefe del estado mayor de Gravina).

Continúa su dictado denunciando las levas de inútiles para el servicio a bordo. «Por el escotillón mayor de los navíos se vaciaron los presidios españoles», denunciaría, seis décadas más tarde, el académico capitán de fragata Salas (1870).

Acusa del vicio de exigir a los oficiales de Marina más de lo que cabe: «... el oficial debe ser físico, químico, astrónomo, ingeniero, piloto, marinero, táctico, artillero y en cierto modo, hasta político (...) ha ocurrido que por



(2) Rescaldos de la comentada guerra entre el Cuerpo del Ministerio y el General, finalizada, teóricamente, en 25/3/1800, cuando se decretó que el primero pasase a depender del Ministerio de Hacienda.

querer saberlo todo no saben nada ...». Los hubo así (verbigracia, Jorge Juan, Antonio de Ulloa y algunos más), pero eso no podía ser la norma general.

A continuación, Escaño propone respetar «el principio de la rigurosa economía», pues los buques de guerra se arman para operar en la mar, y la estancia en puerto es para una marina militar, y particularmente para la española, su «relaxación, su desorganización, su entorpecimiento, su total ruina ...»; propone también respetar el principio de «la rigurosa justicia», toda vez que por culpa de las injusticias, confiesa, «hemos perdido los mejores oficiales de nuestra armada ...». Para este principio, suponemos tendría *in mente*, entre otras, las cometidas con motivo de la pérdida de La Habana o cuando la «rota» de Santa María, todas ellas favorecedoras de los que lo habían hecho mal.

Propone, enseguida, unos límites de edad: todo hombre que pase de sesenta años debería ser inútil para mandar escuadras, divisiones o buques (Córdoba el Viejo tenía ochenta cuando lo de cabo Espartel). Por entonces nació un dicho popular: «Te deseo más vida que un general de Marina». Escaño compara: «Los ingleses, maestros en la mar», tienen marineros de menos de cuarenta años y oficiales de menos de 35, lo cual es «caro para el erario, pero necesario para el servicio ...».

Las graduaciones son una fuente de arbitrariedades y no sirven para nada. El graduado era el oficial ascendido a un empleo superior, pero sin tener vacante en el nuevo empleo –era parecido a lo que, en mis años mozos de oficial, se denominaba «ascender en comillas»–. La cosa se complicó porque en el siglo XIX se concedían graduaciones en otros cuerpos (verbigracia, capitán de fragata graduado de coronel de Infantería), lo cual originó grandes líos administrativos.

El sueño de contar con un almirantazgo (Estado Mayor de la Armada [EMA])

Existían, en tiempos de Escaño, dos precedentes:

- El del infante don Felipe (14/3/1736), nombrado almirante general para procurarle rentas, cuyo cargo se extinguió cuando zarpó para Parma a posesionarse del ducado; sin embargo, tuvo la virtud de que escogió como secretario al gran don Zenón de Somodevilla (por él nombrado marqués de la Ensenada).
- El inmediato anterior al momento de su dictado, cuando Godoy, (13/1/1807) fue nombrado almirante general y protector del Comercio, es decir, controlador del comercio naval y de sus rentas, suprimido el 20/3/1808, tras el motín de Aranjuez. Escaño había sido designado para ser uno de sus vocales.

El que quería implantar nuestro reformador consistía en un verdadero Estado Mayor de la Armada, porque «el sistema inglés nos lo dice: sin almirantaz-

go no hay Marina ...». Se compondría con tres almirantes, uno de cada clase, residentes en la Corte: «... á pluralidad de votos entre todos los que la componen (...) uno, a elección del Rey, será el secretario del Despacho de Marina y presidente del almirantazgo ...»; de los otros dos, el más moderno ejercería de secretario.

A continuación, propone que para su composición:

- además de los tres almirantes, se designarán quince capitanes de navío (capitanes primeros según su reforma), relevados por tercios todos los años a partir del tercio más antiguo... por rigurosa antigüedad, y dicta disposiciones para los que están en ultramar o mandando buque;
- cada sección tendría tres escribientes, «sin uniforme, ni fuero de Marina, salario temporal, igual para todos y proporcionado a su ocupación ...».

Debería tener las siguientes secciones³:

- Instrucción y disciplina (Personal);
- Navegación y maniobra (Depósito Hidrográfico, Instituto Hidrográfico y antigua División de Táctica del EMA);
- Construcción (Dirección General de Material y ahora DIC de la JAL);
- Longitudes (perfeccionamiento geografía y navegación, a cargo de los Observatorios-ROA);
- Aprestos navales y policía de los puertos (Logística).

Para cada una de ellas define cometidos, obligaciones y responsabilidades. Da también normas para la resolución de los problemas de Justicia, es decir las relaciones del Almirantazgo con el Consejo Supremo de Justicia, y termina especificando que el personal será pagado por el Tesoro de Marina.

Finalmente: «Quedará suprimida la Secretaría del Despacho de Marina, pasando sus asuntos a las secciones correspondientes ...» (por fin la unidad de mando, maltratada desde los tiempos de don José Patiño).

El Cuerpo General de la Armada

Propone, sin tapujos, organizarlo también a la inglesa, y apostilla: «Nadie deberá presentar más de lo que realmente es, o no debe ser menos de lo que realmente represente». Propone asimismo que los empleos de los generales de Marina se denominen «almirantes» (lo cual tuvo que esperar a La Gloriosa, en 1868...)

El escalafón quedaría con estos empleos:

(3) Entre paréntesis indicamos dónde estuvieron o dónde están más o menos ubicadas hasta hoy en día.

- almirantes, vicealmirantes y contralmirantes;
- capitanes de 1.^a y de 2.^a clase;
- tenientes (una sola clase);
- guardiamarinas de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase.



Critica la «tiranía orgánica» de la Infantería de Tierra, pues el hecho de que una compañía terrestre necesite un capitán, tres tenientes y nueve sargentos, no significa que esta proporción sea la adecuada en las organizaciones de la Armada.

En la uniformidad pide más sencillez y menos «galoneado de oro». El uniforme de los generales de Marina era, «por Ordenanza», «en un todo igual a los de mis generales de los Reales Ejércitos», y a día de hoy las palas de verano de nuestros actuales almirantes y la faja son testimonio de ello.

Critica el uniforme reglamentario de su tiempo, por cuanto no tiene «nada de militar, porque no lo es ni puede serlo ningún uniforme galoneado ...». Alaba la sencillez del uniforme inglés, y propone uno todo azul, solapa de lo mismo (no grana), botón de ancla (no de caracolillo de oro) y cuello blanco.

Se ocupa bastante en recomendar el uso de las charreteras, «las más visibles y las que más imponen», que en la Armada de entonces se utilizaban solamente de oficial: alferez de navío, una a la izquierda; teniente de fragata, otra a la derecha; teniente de navío, una en cada hombrera, y propone que se usen hasta el empleo de almirante. Denuncia, también, los gastos insostenibles de la uniformidad.

Fija el número de almirantes, capitanes, tenientes y guardiamarinas en función de los navíos y fragatas armados; verbigracia, para veinte navíos y cuarenta fragatas, juzgaba necesarios: 2 almirantes, 4 vicealmirantes, 6 contralmirantes, 40 capitanes de 1.^a, 80 de 2.^a, entre 400 y 500 tenientes y, finalmente, guardiamarinas en proporción a los números anteriores. Eso implicaría que esos jefes y oficiales (para esos sesenta buques, supondrían 120 vacantes de comandantes y segundos, y las de los tenientes, que mandarían corbetas y menores) tendrían escasísimos destinos en tierra.

Enseguida define sus funciones respectivas, teniendo en cuenta que suprime «las capitanías y mayorías generales de los Departamentos como totalmente inútiles ...». Ese *centralismo ilustrado* volverá a intentar implantarlo, en 1904, el almirante Ferrándiz, quien supuso que la «radio» facilitaría absolutamente la supresión de capitanías generales, algo que es efectivo desde el pasado año 2002.



Almirante Nelson y guardiamarina Rojas (bing.com y MNM)

De los informes secretos (reservados) y de los recursos de «quexa»...

Su posición es tajante y responde al espíritu nacido de la Revolución francesa:

«... ese manantial fecundo de personalidades é injusticias, este refinamiento del despotismo y de la tiranía, aunque coonestado [razonable] con el plausible pretexto de la subordinación militar, debe desaparecer igualmente de entre nosotros (...) no podría mantener en el cuerpo oficiales que no fuesen igualmente dignos (...) quedan otros recursos para conocer la conducta y méritos de los oficiales (...) sin ofender a los derechos del hombre».

No lo consiguió...

«Por el mismo principio de Justicia, debe abolirse también el sistema de recurso de quexa (...) que deben manejarse por los mismos trámites del juicio legal, castigando ejemplarmente al que promovió la quexa injusta, y mucho más si fuese calumniosa, o bien al que dio motivo para la quexa justa».
Tampoco lo consiguió.

De los sueldos

Por entonces, las diferencias de sueldo entre los diferentes empleos eran terribles. Desde el sueldo de un teniente general de la Real Armada hasta el más humilde, la escala variaba (Ordenanzas de 1717) desde los quinientos escudos de vellón de un capitán general, a los 85 de un capitán de navío, los cuarenta de un teniente de navío o los tres de un paje. Escaño aconseja que «los tenientes [cobren] el triplo que los guardias marinas de 1.^a clase [no aclara su sueldo], los capitanes de 2.^a el duplo que los tenientes, el de los de 1.^a, 1,5 x los de 2.^a y, finalmente, contras, vices y almirantes, 3.250, 4000 y 5.000 reales de vellón ...».

Implora que «nunca se falte al pago puntual de los sueldos». Su destino en los Tercios Navales⁴ de Ferrol, de brigadier, en 1803 tuvo mucho que ver con esto, pues se le había encargado estudiar el extinguir todas las deudas contraídas por el rey con el personal de Marina; en 1802, el gobierno de Godoy había *inventado* los canallescos «cortes de cuentas», que suponían abonar una mensualidad a todo el personal del departamento y eliminar la deuda de las pagas anteriores no abonadas. No todos los departamentos sufrieron el mismo número de «cortes», y el último tuvo lugar en 1830 (recuerden lo de «Marina poca y mal pagada»).

De los guardiamarinas

En este punto, Escaño se escapa de la formación a la inglesa (por entonces, los *michis*, siempre embarcados; a veces, como Nelson, desde los doce años) y recomienda una formación en colegio trufada de embarques.

En su modernidad propone:

- que las asignaturas a impartir sean: inglés, francés, matemáticas, cosmografía y navegación, maniobra, dibujo y esgrima (como gran novedad, con respecto a las que impuso Patiño en la Academia gaditana en 1717, está la inclusión de los idiomas y la supresión de la asignatura de baile);
- que sargentos retirados del Ejército, «sin tacha», les enseñen el manejo de las armas blancas y de chispa;
- que «el Rey les dará instrucción y educación marina y los padres han de costear todo lo demás»;
- que «los Guardias Marinas entren en el baldeo y limpieza del buque (...) todos tendrán sextante y antejo» (como los ingleses, que siguen usándolo, en lugar de la gola, como distintivo del oficial de guardia).

(4) Los Tercios Navales, es decir, toda la gente de mar de las costas de la Península, Poniente, Levante y Norte, suponían el control de la matrícula de mar en cada departamento; normalmente, las capitanaías estaban servidas por oficiales de reserva.

Poda de cuerpos

Recomienda Escaño suprimir los cuerpos siguientes:

- el de Pilotos de la Real Armada: «En la reforma general que nos ocupa su clase debe quedar extinguida (...) y sus funciones pasaran a primer teniente [oficial de derrota] del buque ...». Propone que se mejore su vida a bordo y su retiro. Era un cuerpo muy reducido y fue disuelto en 1846. Su escuela estaba en Ferrol, y en realidad eran una especie de prácticos de costa.
- el de Artillería de la Armada, que considera inútil. Propone que el Ejército funda los cañones navales y que se le transfiera la fábrica de La Cavada, cuyo mejor director había sido el por entonces capitán de navío don Antonio María de Valdés y Fernández Bazán, el último de los competentes secretarios de Marina, que dimitió (1795) cuando el *affaire* Malaspina. Valdés fue el único capaz de poner en rendimiento dicha fundición (ALCALÁ-ZAMORA: 1974), que comenzó siendo civil y más tarde pasó al Ejército, terminando en manos de la Real Armada. No consiguió esta pretensión; el cuerpo, con diferentes nombres, ha llegado hasta hoy, en que está integrado en el de Ingenieros de la Armada.
- el de Capellanes, para los cuales propone su reunión con los del Ejército, a cuyo vicario general correspondería sus nombramientos y destinos. Sus sueldos deberían ser iguales a los dos tercios de los de los tenientes. La mitad de ellos estarán desembarcados (destinados en iglesias castrenses).
- y, por último, propone la supresión del Cuerpo de Ingenieros (constructores navales, creado por Gautier/Arriaga en 1770), pues lo considera absolutamente innecesario. En verdad, se suprimió muy pronto... pero se volverá a crear de nuevo por partida triple, hasta la composición actual... Propone, una vez más, seguir el sistema inglés y asegura que sería suficiente contar con un constructor en cada arsenal.

Cuerpos y destinos que considera necesarios

Del Cuerpo de Contra maestres (oficiales de mar de pito), Escaño afirma: «Esta apreciable y utilísima clase, aunque más oscura en su exterioridad que los pilotos, ha prestado y presta [y sigue prestando hoy en día] en la Armada muchos y muy importantes servicios». Explica su imprescindible actuación en las diversas maniobras, y propone las categorías en que deben dividirse, las funciones de cada uno y las mejoras que deben introducirse en su clase. Termina diciendo que «el contra maestro que incurriese en el vicio de la embriaguez (...) será despedido sin remisión ...», y cómo debe ser reemplazado, en su caso, por sus subalternos o ayudantes de contra maestro.

Los capitanes de puerto declara que son muy útiles. Él conocía muy bien este destino, ya que lo había ejercido en Sanlúcar de Barrameda y, por tanto,

fue jefe de los prácticos de la Barra y del río Guadalquivir. Se muestra firme partidario de abolir la recaudación de derechos «de [toda] especie» por parte de dichos capitanes, ya que en un oficial «desdice su carácter y profesión [¿corrupción?, ¿clasismo?]

 (...) los debe cobrar directamente la Real Hacienda». En cuanto a los derechos de puerto y navegación, denuncia la existencia de algunos de ellos que considera exorbitantes. Dice que se cobran algunos sin que conste el motivo por el cual se impusieron, que los aranceles están mal graduados, y que debe arreglarse todo conforme a justicia.

En cuanto a la Infantería de Guarnición (Infantería de Marina, antes Cuerpo de Batallones), propone organizarla según el modelo inglés y separar a sus oficiales de los de Guerra de la Real Armada, como más tarde se hizo. El que estas líneas suscribe no está de acuerdo con ello; la proliferación de cuerpos del XIX solo produjo problemas a la Real Armada, y la conjunción, imperante hoy en día, está mucho más próxima al sistema de oficialidad del XVIII que al de los siglos posteriores. Escaño propone denominarla «Infantería de guarnición de los baxeles de guerra». En Lille (Francia), en lo que fue el antiguo Flandes español, pude visitar en 2002 Le régiment d'infanterie Royal-des-Vaisseaux 1758, perteneciente hoy en día a la *infanterie de marine*, antigua infantería colonial, que es un cuerpo del ejército de tierra galo. España, en el XVIII, debido a la escasez permanente de tropas de Marina, embarcó regimientos enteros del ejército de tierra. Ahora bien, Escaño no propone quién debe guarnecer arsenales y dependencias de tierra, lo que tradicionalmente ha sido misión de nuestra Infantería de Marina.

Considera de mucha importancia potenciar el Cuerpo de Cirujanos, y lo hace con mucho conocimiento de causa, debido a su presencia en los combates que hemos comentado durante estas jornadas. Propone que cada navío de tres puentes tenga seis cirujanos y otros tantos sangradores; los de línea, cuatro y cuatro; los sencillos, tres y tres; las fragatas, dos y dos, y los menores, uno y dos.

A bordo de los buques

Tras estudiar las dotaciones, o tripulaciones, de los buques de guerra, fija el número de oficiales necesarios para cada tipo de buque. Propone que los «segundos» sean elegidos por sus comandantes (algo muy normal en muchas marinas europeas; el escoger el comandante incluso a todos sus oficiales se practicaba en Francia en las primeras décadas del siglo XX). En cuanto a la dotación, «se seguirá al pie de la letra el sistema inglés». Los ingleses, puede decirse, tenían marinería profesional desde el motín de Spithead (Portsmouth, 16/4-15/5/1797), cuando las dotaciones de la *Chanel Fleet* protestaron contra sus pésimas condiciones de vida y exigieron incrementos salariales marchando tumultuosamente hasta Londres, donde el Parlamento inglés les dio la razón. Cabe recordar que la marcha de Nelson a la fracasada conquista de Tenerife tuvo por objeto *distráer* a la marinería de la escuadra de lord Saint Vicent.

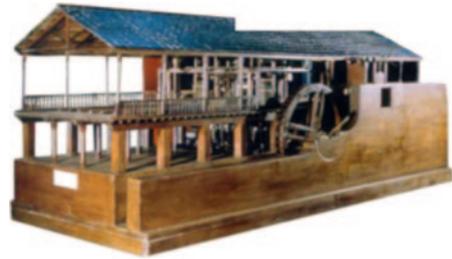
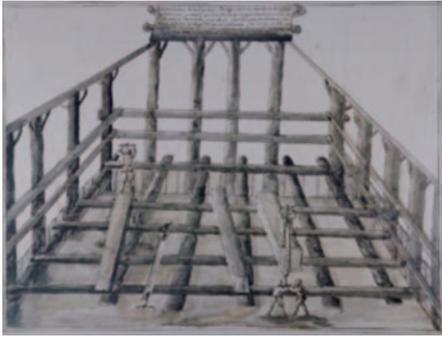
De la policía y disciplina de los buques de guerra

Afirma Escaño que «el Cuerpo de los Oficiales de Guerra [General] es el alma y el resorte de la máquina de los buques armados (...) sin su perfecta policía y disciplina (...) no hay milicia naval». Y que, para que la máquina guerrera funcione perfectamente, es fundamental ocuparse de los víveres a bordo, puesto que «salud y humanidad implican calidad», y por ello enuncia las reglas para que esto se cumpla siempre.

Punto final

Movido por un exacerbado patriotismo y habiendo sufrido las *impotencias* de San Vicente, Gibraltar, Espartel, Trafalgar..., su espíritu reformador llevó a Escaño a valorar positivamente todo lo inglés, toda vez que se vivían los tiempos del famoso *Britannia rule the waves*. Pero no analiza las imposiciones de la nefasta política de alianza con Francia, primero los Pactos de Familia, y luego, los firmados con los que asesinaron a la familia... La debilidad mayor de nuestra Armada dieciochesca consistió en la falta de marinería, tanto por la pésima utilización de la matrícula de mar como por las pandemias que asolaron el litoral levantino a principios del XIX. En construcción naval no teníamos nada que envidiar a nadie. Quizá la única equivocación fue hacer barcos demasiado grandes –los ingleses optaron por el de 74 cañones como el mejor para la línea de combate–. Y para botón de muestra de ese avance tecnológico español, vean más abajo un aserradero inglés dibujado por el marqués de la Victoria, y el modelo del aserradero del arsenal de La Habana, capaz de aserrar cuatro troncos al mismo tiempo, debido a la acción de una rueda vitruviana (noria) que, traída de aguas de La Habana, había quedado obsoleta. El agua entraba por ese cuadrado oscuro que ven a la derecha según se mira. Lo que sí fue un problema es que los tres últimos navíos entregados a la Real Armada fueron: *Monarca II* (Ferrol, 1794, 74 cañones), *Montañés* (Ferrol, 1794, 74 cañones), *Príncipe de Asturias* (La Habana, 1794, 112 cañones), *Neptuno* (Ferrol, 1795, 80 cañones) y *Argonauta* (Ferrol, 1795, 80 cañones). Del último, construido conforme al sistema de José Romero Landa, modificado por Julián Martín de Retamosa, se ha dicho que era el mejor navío de todos los presentes en Trafalgar. Tras esto llegó la parálisis casi total de astilleros y arsenales, y la comentada falta de pagas. Este como *asesinato* de la construcción naval se remató, cuando la guerra de la Independencia, con el desembarco de todas las dotaciones para formar regimientos de tierra; incluso se llegó a formar batallones con los obreros de los arsenales.

Concluyendo, no todo lo inglés era mejor.



Serrería inglesa (Álbum del marqués de la Victoria) y aserradero de La Habana, ambos del mismo año (1756-1757)

Bibliografía

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José (1974). *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*. Diputación Provincial de Santander.
- BLANCO NÚÑEZ, José M.^a (2001). *La Armada en la primera mitad del siglo XVIII*. Madrid, Izar.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro (enero 1974). Ordenanzas en sabiduría. *Revista General de Marina*. Madrid.
- GUARDIA, Ricardo de la (1914). *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol, Imprenta de *El Correo Gallego*.
- SALAS, Francisco Javier de (1870). *Historia de la matrícula de mar*. Madrid, Imprenta de T. Fortanet.

