

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 curso «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.).

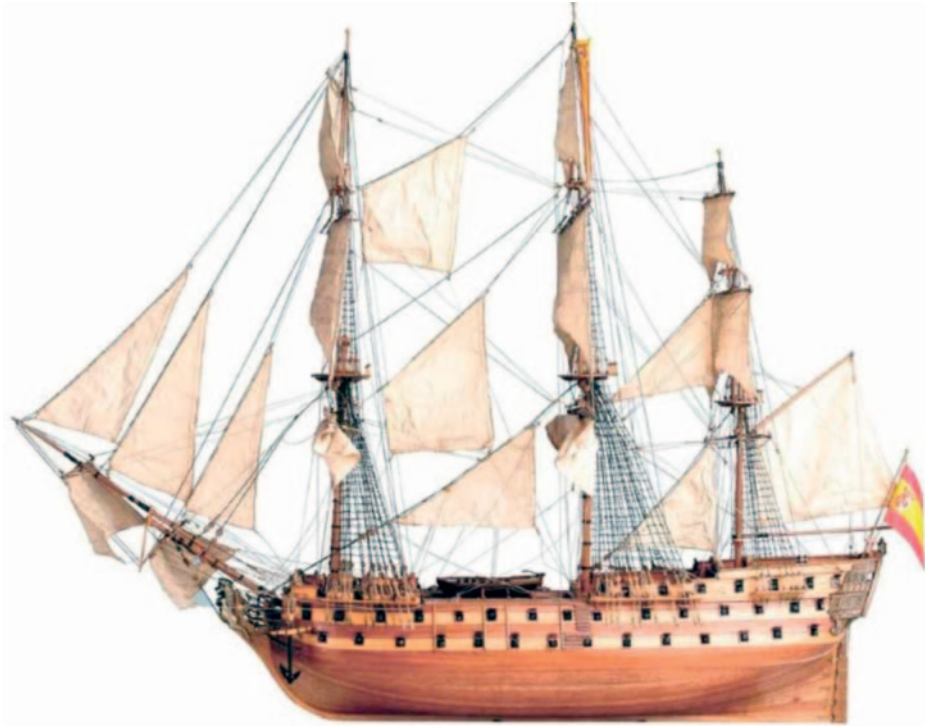
Nuevos embarques y un suceso decisivo

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).

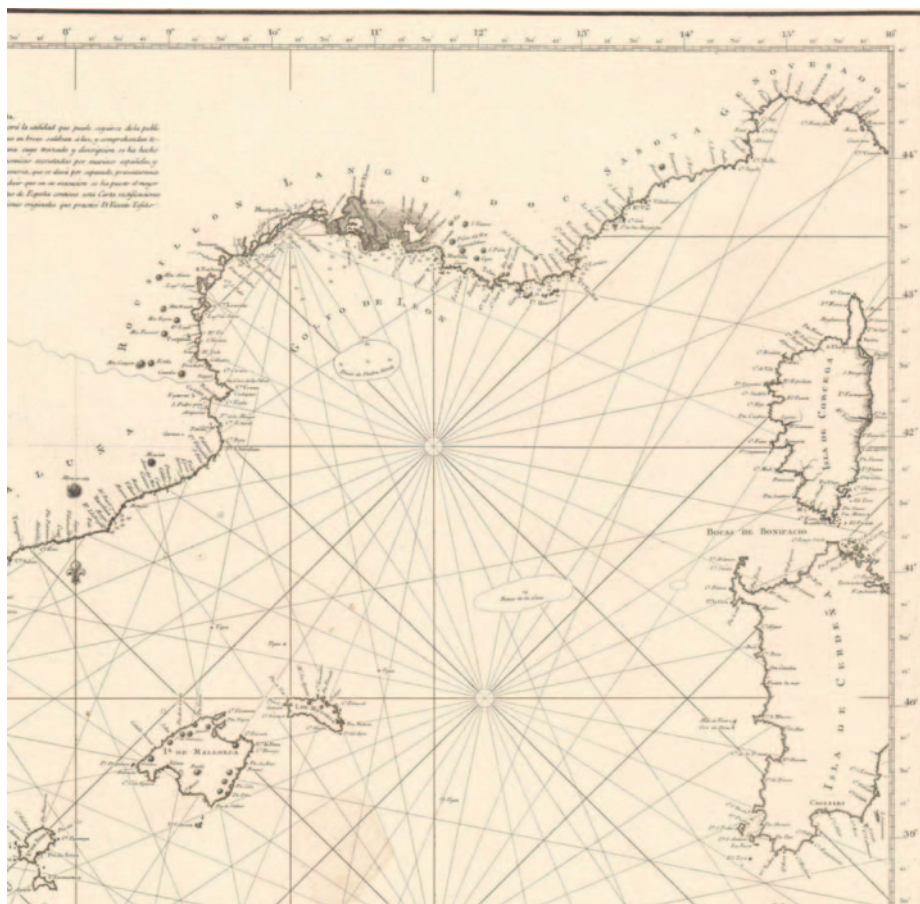


La flota angloespañola en el sitio de Tolón (<https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:240627/>)

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

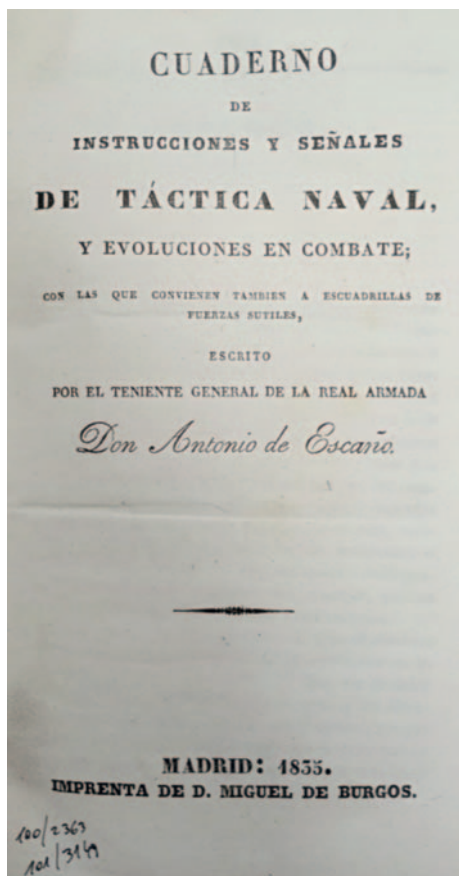
Aunque aquí termina, en la práctica, su carrera naval, no queremos dejar de relatar, siquiera en forma sucinta, los servicios que prestó a la patria como hombre de Estado.

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 tamaño su 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 ANEIRO, 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.

