

ACCIONES NAVALES CONTRA LA MARINA REAL BRITÁNICA: *TENDER VESSELS* (1796-1808)

Rubén E. VELA CUADROS
Ingeniero técnico naval
Parets del Vallés, Barcelona, España
Recibido: 21/03/2024 Aceptado: 15/04/2024

Resumen

En este artículo se estudia la operatividad de ciertos buques auxiliares de la Royal Navy británica, conocidos como *tender vessels*, durante las guerras de Coalición contra España (1796-1808). Mediante el uso de fuentes archivísticas analizaremos los casos del falucho *Alboran* o del bergantín *Favorito*, embarcaciones capturadas por divisiones de fuerzas sutiles españolas, así como el combate que sostuvo la goleta de guerra *Elizabet* contra otra de la Royal Navy que terminó a pique en las costas de Cuba. Respecto de este último combate, así como de varios otros igualmente inéditos, el artículo contiene una bonita ilustración original que lo recrea.

Palabras clave: *tenders*, embarcaciones menores, acciones navales, presas, prisioneros.

Abstract

In this paper, we study how tender vessels of the Royal Navy operated against Spain during the French Revolutionary wars (1796-1808). This work does a brief analysis about how were these small vessels manned and armed

throughout the said wars, not only to plunder the coasts of the Caribbean under Spanish control, but also to capture minor coastal ships. On the other hand, the Royal Navy also lost some of its naval tenders to the Spanish, which we have described employing primary sources from Archives.

Keywords: tenders, tender vessels, naval actions, war prizes, naval losses.

LA firma de la Paz en Amiens el 27 de marzo 1802 supuso un desahogo para todos los países signatarios. Sin embargo, persistió en Napoleón la idea de conservar y engrandecer su hegemonía, afianzando el poder francés en Europa central y occidental. Situada España en la órbita del país vecino desde los albores del reinado de Carlos III, se encontraba sumida en una enorme deuda económica, propiciada por las guerras contra la República Francesa (1793-1795), así como por el conflicto bélico anglo-español (1796-1802).

A causa del endurecimiento de la postura británica respecto a no saber la cantidad que España pagaba a Francia por el tratado de los subsidios, el Almirantazgo británico ordenó, en 1804, la detención de cuantos buques españoles con caudales se hallasen en la mar, atropellos que desde finales de 1803 se venían reproduciendo con cierta virulencia y que culminaron el 5 de octubre 1804 con el combate sostenido cerca de cabo de Santa María, cuyo corolario fue la voladura de la *Mercedes* y la captura de otras tres fragatas por parte de la Royal Navy. Durante los meses siguientes, los ataques se repitieron y, en consecuencia, el príncipe de la Paz, Manuel Godoy, ordenó (2 de diciembre de 1804) que se empezase a hostilizar a los buques británicos, aunque la guerra no hubiese sido declarada. España formalizaría esta declaración diez días después, y Gran Bretaña, el 11 de enero 1805. La contienda se prolongaría hasta julio de 1808.

A lo largo de este periodo, la Royal Navy capturó con relativa frecuencia naves españolas corsarias o mercantes. La inmensa mayoría de las presas se despachaban al puerto más conveniente para su avalúo y posterior venta, pero otras fueron destinadas a officiar de *tenders*, es decir, buques nodriza agregados a otros para ejercer funciones logísticas o puramente militares en compañía del buque apresador. No muy a menudo, cuando se verificaba una captura, el capitán apresador procedía a dotar el buque apresado con una veintena de hombres (oficiales incluidos) y a artillarlo con algunos cañones de grueso calibre, pedreros, fusiles y armas blancas. Sobre el papel, para ello se precisaba primero la inspección de la captura en un arsenal, de modo que quedase formalizada y «condenada» como propiedad de la Marina Real británica¹.

Pese a tener un armamento muy reducido para la época, una fuente moderna afirma que «el artillado de un cañón de una libra podría imponer respeto a un mercante sin cañones, y en una acción de abordaje la disciplina y la auda-

(1) También hemos encontrado la denominación de estos buques como «de Su Majestad». Véase, por ejemplo, *The London Gazette, From Saturday July 27 to Tuesday July 30*, p. 1461, «... His Majesty's Tender *Mary* ...» (1811).

cia de los hombres del barco de guerra [británico] siempre podría conducir bajo cubierta a la tripulación indecisa e indisciplinada de un corsario español» (HENDERSON: 1972, p. 133).

Otra fuente, esta vez contemporánea a los hechos, define los tónders como «pequeñas embarcaciones empleadas en atender a otras más grandes, suministrar pertrechos, llevar despachos, etc. Embarcaciones asignadas a recibir voluntarios y llevarlos a bordo de buques de depósito [*receiving ships*], también se denominan tónders» (MOORE: 1805).

Generalmente de dimensiones pequeñas (de 50 a 100 toneladas de arqueo), el concepto *tender* no define una clase de embarcación en especial, en cuanto que estas naves podían presentar distintos aparejos, si bien los de balandra y goleta eran los predominantes. En cambio, sí eran todos equiparables, por el número de tripulantes que conformaban sus dotaciones, a otras fuerzas menores botadas para el servicio específico en la Marina Real británica², aunque lejos del control del Almirantazgo (DOE y HARDING: 2012, p. 66).

Las ordenanzas de la Royal Navy de 1808 –y las anteriores– no regulaban específicamente los «tenders u otras embarcaciones para el servicio temporal», aunque establecían que los comandantes en jefe (almirantes, vicealmirantes...) no podían arrendarlas o adquirirlas para su flota salvo en caso de urgencia, pues este asunto incumbía al oficial naval (capitanes, tenientes...) y a las instrucciones que este llevase³.

Operaban los *tender vessels* siguiendo las directrices del buque al que pertenecían, y eran pues una escuela perfecta para instruir en operaciones militares a los jóvenes oficiales del buque apresador, adiestrando de paso a sus tripulantes. En caso de combate, toda la responsabilidad del tónder recaía en el oficial al mando, generalmente un teniente de navío; si lograba hacer una captura enemiga, dicho oficial obtenía una parte de las ganancias de su valor, no como capitán, sino como teniente del buque al que pertenecía (JAMES: 1837, p. 391). El hecho de que guardiamarinas y otros *junior-officers* de la Marina británica ostentasen el mando de tónders haría que, a partir de 1800, en la Royal Navy se incrementasen los cargos por negligencia debidos a la pérdida de esta clase de naves (CAVELL: 2012, p. 198), tripuladas con cierto grado de informalidad (GARDINER: 2011).

Comúnmente destinados a practicar el curso sobre costas hostiles, en más de una ocasión patrullaron en alta mar⁴, cuando no tomaban parte activa en la

(2) Nótese, por ejemplo, que las goletas de la clase Ballahoo o Cuckoo tenían un equipaje oficial de veinte individuos, e incluso la dotación de goletas más grandes, como las de la clase Express, se reglamentaba en treinta plazas.

(3) *Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at Sea*, pp. 26-27 (1808). Las regulaciones de años siguientes establecen cierta mención de los «Commanding Officers of Tenders or Prize Vessels». *The Queen's Regulations for the Government of Her Majesty's Naval Service*, p. 185 (1844).

(4) The National Archives (TNA), HCA 45/52/8. A título de ejemplo, en 1804 era detenido entre Puerto Rico y la isla de Santo Tomás el bergantín mercante español *Enriqueta* por la balandra tónder *Lady Jane*, «a Tender to His Majesty's Ship the *Emerald*».

invasión de algún puerto⁵; generalmente, los ténders permanecían en servicio hasta que el buque al que pertenecían cambiaba de estación naval o su tripulación desembarcaba sin destino fijo *paid off*. Pero algunos buques más grandes, como las goletas tender HMS *Gracieuse* o HMS *Gipsy*, a modo de excepción a esta regla, artilladas con contundencia y tripuladas por más de cuarenta individuos prestarán servicio activo contra España en el último decenio del siglo XVIII.

También en el transcurso de las guerras de Coalición, la Marina británica arrendó naves mercantes y corsarias para convertirlas en ténders, cuya utilidad propició la construcción de una clase de goletas destinadas únicamente a este fin⁶.

El lector interesado en el asunto de las pérdidas navales británicas durante estas contiendas quizá sepa que la historiografía inglesa ha documentado prácticamente todas las bajas que sufrió en ellas, bien justificadas en consejos de guerra (HEPPER: 2023). Empero, en lo respectivo a los servicios de los ténders, no ha prestado la atención suficiente, documentando generalmente los que tuvieron éxito contra sus enemigos y tendiendo a silenciar los que fueron capturados o hundidos en combate.

Antecedentes. Los primeros *tender vessels* apresados por españoles

Para comprender el funcionamiento de este tipo de naves, se incluye el caso del primer tender británico capturado por la Armada: el *Alboran*, mencionado brevemente en números anteriores de esta revista (VELA: 2022a).

Navegando por el mar de este nombre, el bergantín de guerra británico HMS *El Corso*, en agosto de 1798, capturó sin resistencia el falucho galo *La Française*, que en el curso de la persecución, y para aligerar la embarcación, echó por la borda el poco armamento que tenía. Conducido a Gibraltar, Bartholomew James, capitán del bergantín, mandó artillar el falucho y transferirle una veintena de sus hombres bajo el mando del oficial subalterno Richard Melvill, convirtiéndolo así en su tender. A finales de septiembre del mismo año, James zarpaba del Peñón acompañado por *La Française*, rebautizada *Alboran*, procediendo a cruzar sobre aguas de Cartagena de Levante para interrumpir el tráfico mercante español.

Pero las fuerzas sutiles del mando del teniente de navío Eugenio de Torres⁷, destinadas a la defensa de la costa de Portmán, no se lo iban a permitir y, poniendo cerco al falucho, lo rindieron el 4 de octubre 1798, depositán-

(5) TNA, HCA 45/48/10. En 1800, la goleta armada *Active*, «Tender to his Majesty's Ship *Abergavenny*», participó en la invasión de la isla de Curaçao al mando del teniente Michael Fitton.

(6) En 1816: las goletas de la clase Quail, «Quail-class tender schooners».

(7) Compuestas por dos goletas cañoneras (núm. 5, del TN Eugenio de Torres, y núm. 6, del AN Pedro Funes) y los faluchos *Santa Theresa de Jesús* y *Nuestra Señora de las Mercedes* (al mando de los primeros contra maestres Juan-Antonio Villar y Juan Soler, respectivamente).

By Barth. James, Esq.
 Commander of His Majesty's
 Sloop El Corso.

Whereas I have thought it necessary
 for the benefit of His Majesty's Service to fit
 out the Francois French Privateer, (Captured
 by His Majesty's Sloop under my Command
 and legally condemned at Gibraltar) to
 Cruise as a Tender belonging to the said Sloop,

You are hereby required
 and directed to take the Command of the
 said Vessel, (now called the Alboran) and
 use your utmost endeavours to burn sink
 and destroy, any Vessels at War with His
 Britannic Majesty, following all such
 orders and directions as you may receive
 from me, or any of your Superior Officers
 for which this shall be your order.

Given on board the
 Corso in Gibraltar Mole
 this 20th day of Sept. 1790.

To
 Mr Rich. Melville.
 of His Maj. Sloop
El Corso.

Barth. James.
 Cap. of H. M. S. El Corso.

Despacho original de James a Melvill para comandar el *Alboran* «to Cruise as a Tender».
 Conservado en el Archivo Naval de Cartagena, Personal, leg. 1340, 2

Bounty Paid.	Nº	Entry.	Year	Appearance.	Whence and whether Prefr or not.	Place and County where Born.	Age at Time of Entry in this Ship.	Nº and Letter of Tickets	MENS NAMES.	Qualities	D. D. or R.	Time of Discharge
	1	1777	31	14	1777				William Kirkham	Boatman		
								505	Thomas Bannan	Drab Boy	21	1777
									Rich ^d Melville	Cook		
					1777				Widow's Man	D. 105		
	5	19		19	1777				Henry Lark	Boatman		
	25			25	1777				Sut ^r Shenholen	Water	2	1777
	11			11	1777			111	1364	1777	James	1777
					1777			112	1777	Charles Herbert	1777	1777
	5				1777	London		17	Edward King	1777		
	5	10			1777	London						

Nombres de los oficiales británicos mencionados en el rol de equipaje del bergantín HMS *El Corso*. The National Archives, ADM 36/14965

dolo en Cartagena⁸. Aunque las fuentes españolas citan que la presa era un corsario inglés, no llevaba ninguna patente de corso, pero sí un despacho oficial, que James había entregado a su subalterno y donde le comunicaba las órdenes a seguir. Durante el interrogatorio de las autoridades españolas, Melvill declaró ser

(8) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Personal, leg. 1340, 2. «Cartagena año de 1798 = Expediente formado sobre la presa de un falucho corsario Ynglés, [h]echa por las Lanchas del Mando del Ten.^o de Navío de la R.¹ Armada D.^o Eugenio de Torres (sic)». Según declaró Torres, sus fuerzas «descubrieron un falucho que tuvieron por sospechoso, por que [porque] luego que los avistó se puso en huida en vuelta del S.E. y siguiendo la caza unas cuatro leguas, lograron alcanzarlo, y rendirlo a la una y media de la tarde de dicho día, después de haberle disparado veinte y tres cañonazos; y verificada su rendición, se cercioraron ser dicho falucho corsario inglés, nombrado el *Alboran*, que venía tripulado con veinte hombres y armado con dos cañones que tiraron al mar antes de su apresamiento, con el fogón, y las armas de mano que traía». La consulta de esta documentación no habría sido posible sin la inestimable ayuda de Rubén Bleda Martínez, jefe de la sección histórica del ANC.

«oficial de la guarnición del bergantín nombrado *El Corso* que manda en guerra el Capitán Bartholomé Yems (*sic*), el cual habiendo apresado dicho falucho sobre el Alborán en la costa de África, que iba en corso con bandera francesa, habilitó al declarante de Capitán de dicho Buque, a quien puso el nombre que tiene por el sitio en que fue tomado; y que el motivo de haber sido apresado dicho falucho por las lanchas, fue efecto de haber quedado muy aterrado, y estar bastante distante el Bergantín, cuyas aguas seguía para poder acudir a defenderle; pues aunque lo intentó y dio caza a las lanchas, fue inútil, por haberse acogido estas a la costa, bajo la Torre, con el falucho apresado».

Interrogado acerca de la artillería que montaba, afirmó «que dos cañones del calibre de a cuatro, algunos fusiles y sables, pólvora y balas para dicha artillería y armas»; con respecto al número de personas que componían su dotación, el inglés concluyó «que de veinte incluso la del capitán»⁹. El segundo de Melvill, Edward King (su rol a bordo del corso era el de *gunner's yeoman* [*sic*]), ofreció un testimonio similar al de su superior. La junta del departamento de Cartagena declaró que el *Alboran* se comprase «para servicio de la Real Armada por el valor de los 8,641 reales y 18 mrs. en que ha sido avaluado (*sic*)»¹⁰. Meses después, las fuerzas sutiles de Torres pasaron a servir al apostadero de Palma de Mallorca, y entre ellas se encontraba, en efecto, este falucho (armado con un cañón de a 6 libras, tripulado por veinte marineros y con dos efectivos de tropa de artillería de brigada), incorporado a la Real Armada desde el año anterior al mando del teniente de fragata Manuel Agüero¹¹.

En el escenario americano, ya en el número 157 de esta revista tuvimos la oportunidad de estudiar la labor encomiable que desempeñó Juan de Araoz, comandante del departamento de marina de La Habana, organizando las fuerzas de las escuadras que subsistieron en este puerto cubano durante el conflicto anglo-español (1796-1802) [VELA: 2022b]; no menos esmero puso en habilitar lanchas cañoneras para proteger la navegación costera¹².

Durante el expresado conflicto, los encargados de coadyuvar a las operaciones de la Armada, en lo que a escolta de embarcaciones de cabotaje se refiere, fueron «guardacostas de Su Majestad» con patente de corso¹³. Lejos de atemorizarse, estos corsarios se adentraban en aguas británicas para buscar naves a las que apresar, y en alguna ocasión se batían mano a mano contra

(9) *Ibidem*.

(10) *Ibidem*. Francisco de Borja a Antonio Monton, 21/11/1798.

(11) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Corso y Presas, leg. 5216. «Estado que manifiesta[n] las fuerzas sutiles de S.M. congregadas en la isla ...», 9/7/1799.

(12) AGMAB, Corso y Presas, leg. 5219. «Ent.^{do} del serbicio q. Han hecho en la Havana las 6 Lanchas cañoneras y Goleta destinadas á aquel corso», 1 de enero de 1801.

(13) La que se encargaba de costear los sueldos de las dotaciones era la Real Hacienda, e igualmente la reparación y habilitación de las naves se ejecutaba por cuenta del Estado, en los arsenales de Marina, «como se hace con los buques de guerra». AGMAB, Expediciones a Indias (EaI), sign. 35.105. «Proyecto que forma el Comand.^{te} G.^{ral} de Mar.^{na} ...».

ténders enemigos¹⁴. De hecho, protagonizaron el primer apresamiento español de un tender británico en el Caribe, que procedemos a resumir.

Capturada una pequeña goleta por la fragata HMS *Juno* y habilitada como *tender vessel* de la misma¹⁵, cruzaba al sur de Jamaica cuando, en el verano de 1801, avistó un falucho cañonero y una goleta guardacostas de Cuba, los cuales navegaban de vuelta encontrada. Los británicos no enarbolaron su pabellón hasta estar a tiro de pistola. En ese momento, dispararon su carronada, cuyo retroceso causó la destrucción de su cureña, por lo que, tras una descarga de mosquetería, la goleta británica maniobró para distanciarse de los españoles. No lo logró, pues el falucho, más veloz, fue acortando distancias mientras abría fuego con su cañón de a 18 libras. La caza se prolongó otras cuatro horas, hasta que, precisados los enemigos de emplear sus remos por tener el velamen acribillado, la continuaron hasta consumir sus municiones. Apresada la goleta británica por el falucho, los prisioneros fueron conducidos al puerto de Trinidad, en Cuba (BOWERS: 1833, pp. 65-67. O'BYRNE: 2012a, pp. 1193-1196).

Los guardacostas se resarcían así de la sangrienta acción acaecida en el surgidero cubano de Gibara, el 22 de marzo de 1801 anterior. En esa ocasión, las lanchas cañoneras guardacostas *Pez Volador*, *Dolores* y *Favorito* escoltaban un convoy cuando fueron atacadas por siete botes esquiados con 35 a 40 hombres cada uno, pertenecientes a las fragatas HMS *Andromache* y HMS *Cleopatra* (OSLER: 1835, pp. 369-370). Varias embarcaciones del convoy fueron abordadas, pero a causa del incesante fuego, que «casi destruyó» todos los botes de las fragatas, los británicos solo pudieron adueñarse de la cañonera *Pez Volador*, tras de lo cual se retiraron a sus buques¹⁵¹⁶.

La falta de medios padecida entre los años 1796 y 1802 hizo que la metrópoli tomase medidas tan extraordinarias como contundentes, entre ellas, la incorporación del correo marítimo y de los buques guardacostas corsarios a la Real Armada (1802)¹⁷.

(14) El 5 de octubre 1799, la goleta HMS *Ferret* (tender del navío HMS *Abergavenny*), artillada con seis cañones de a 3 libras y con una dotación de 45 individuos bajo las órdenes del teniente Michael Fitton, tuvo un combate indeciso, que duró hora y media, con una goleta corsaria española «guardacostas», al NE de Jamaica; de esta acción, las fuentes refieren que el buque español hubo de retirarse a Santiago de Cuba y que, acribillada la arboladura del tender, este no pudo darle caza.

(15) Se le confirió su mando probablemente al teniente Eaton Stannard Travers, con el guardiamarina William Bowers y una dotación compuesta por una veintena de individuos.

(16) AGMAB, Cuerpo General, 620/1036. Exp. Antonio de Robles Carrasco, servicios. Un oficial de la *Cleopatra* afirmaría: «Perdimos a nuestro bravo primer teniente Taylor, que recibió un disparo en el corazón, y a tres hombres, uno de los cuales un cañonazo le llevó limpiamente la cabeza, otro fue partido en dos pedazos, y el tercero fue derribado hasta hacerse átomos. Nosotros también tuvimos un guardiamarina y seis hombres heridos; pero gracias a Dios todos están recuperados. La *Andromache* tuvo dos guardiamarinas y cuatro marineros muertos, y diez heridos graves. Los oficiales y hombres de ambas naves combatieron noblemente». *The Naval Chronicle*, 5, p. 3. «A Letter from an Officer of his Majesty's Frigate *Cleopatra*...». Véase RIVERO: 1965, pp. 172-173.

(17) Además de los buques, algunos de los capitanes guardacostas pasaron a la Armada en clase de alféreces de fragata, tales como Rafael Yglesias, José Briones o Antonio Robles. AGMAB, EaI, sign. 35.105, 7/11/1804.

Ténders en el Caribe y el golfo de México (1805-1807)

La noticia de la reanudación de las hostilidades contra el Reino Unido (1804-1808) sorprendió al Caribe y al golfo de México en una situación naval deplorable, como resultado de la pésima administración de las matrículas de mar y del ruinoso estado de la economía.

En febrero de 1805 iba para dos años que la escuadra de La Habana no recibía los situados novohispanos con los que preservar a flote sus buques; así, los navíos de línea estaban varados en el fango del arsenal, y solo el *San Lorenzo* se encontraba carenándose, aunque imposibilitado para navegar; la fragata *Gloria*, raramente armada y que izaba en puerto la insignia del general Araoz, solo servía de guardia¹⁸ debido al mal estado de su carena; igualmente, las fragatas *Sirena*, *Minerva* y *Perpetua*, desarmadas, se consideraban «de exclusión»; no así la *Nuestra Señora de la O*, destinada en Veracruz, aunque con averías; de la fragata *Pomona*, recién incorporada a la escuadra, se decía que más de la mitad de su dotación era gente de leva y que poco éxito podría garantizar en un combate¹⁹.

En cuanto a corbetas y bergantines, se encontraban desarmados por falta de medios para habilitarlos en condiciones de navegabilidad; los únicos buques de los que Araoz pudo echar mano para resguardar las costas antillanas fueron embarcaciones guardacostas, en concreto lanchas cañoneras, dos bergantines (*Lince* y *San Julián*) y una goleta esquife (*Favorito*)²⁰. Esta merma de unidades se tradujo en pérdida de buques y en la presencia impune sobre las costas de Cuba, Veracruz y Campeche de naves británicas con base en Jamaica, de cuyos puertos habían salido dos navíos, quince fragatas y veinte unidades menores al declararse la guerra (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 64).

Una de las embarcaciones que partieron de dicha isla fue la corbeta HMS *Echo*, del capitán Edmund Boger, un tirano que a base de latigazos no dudaba en castigar a sus subordinados, ya fuese porque estos se quedaban dormidos en las guardias o por desobedecer sus órdenes²¹. Estando el 27 de marzo 1805 situado cuatro o cinco leguas al suroeste de La Habana, Boger apresó una goleta mercante española que navegaba desde Florida a la capital cubana cargada con pescado. Tras marinarla con un oficial y cinco hombres, navegó en compañía de su captura hasta que, el 30 de marzo, decidió convertirla en su tender cuando ambas embarcaciones se hallaban ocho leguas al sur de las islas de Tortugas Secas. El capitán inglés armó la goleta con una carronada del calibre de a 12 libras y dos cañones de a 2, tripulándola con dieciséis hombres más y poniéndola al cargo del guardiamarina que ejercía de teniente de navío

(18) Según el *Diccionario marítimo* del erudito Navarrete (1831), «buque estacionado en un puerto para cuidar de su policía» (*sic*).

(19) AGMAB, EaI, sign. 37.008. Escrito de Juan de Araoz, 15/2/1805.

(20) *Ibidem*. Escrito de Juan de Araoz, 27/2/1805.

(21) TNA, ADM 52/3607, *Echo's master log*. Relación de la presa española e individuos para marinarla.



La goleta de guerra *Elizabet* abre su fuego contra el *tender vessel* de Samuel Roberts, mientras el esquife *Favorito* sigue las aguas de la goleta. Recreación original de Carlos Parrilla Penagos para ilustrar el artículo

(*acting lieutenant*), Samuel Roberts²²; acto seguido, la despachó hacia la bahía de Tampa (Florida), con catorce días de provisiones, para perjudicar los intereses españoles en la zona.

Tan pronto como las dos embarcaciones se perdieron mutuamente de vista, la goleta encaminó su derrota, no sin antes recorrer la costa cubana hacia el oeste para aprovechar los vientos alisios. Dos días después, la goleta tender era avistada por la de guerra española *Elizabet*²³, que al mando del alférez de fragata José Fernández Texeiro regresaba a Cuba con la correspondencia de Florida; la española estaba asignada a los guardacostas de la isla y ejercía también, según las circunstancias, de correo marítimo y de buque hidrográfico. Además, en Bahía Honda (Cuba) tuvo la felicidad de encontrar a la goleta esquife *Favorito*, gobernada por el alférez de fragata Salvador Spadafora y

(22) TNA, ADM 36/17074. Según el rol de equipaje de la corbeta *Echo*, Samuel Roberts (guardiamarina de veintinueve años natural de Cork) transbordó el 2 de marzo 1805 a la corbeta HMS *Echo*, procedente del HMS *L'Hercule*.

(23) En 1793, los realistas franceses entregaron a Carlos IV, en la isla de Trinidad, una división de buques de guerra entre la que se encontraba una goleta nombrada *L'Élisabeth* (que fue incorporada a la Armada).

dedicada a la escolta de convoyes de víveres. Ambos buques emprendieron conjuntamente la navegación de retorno, cuando se toparon de vuelta encontrada con la goleta británica.

Los españoles, más veloces, consiguieron cortarle el paso, para inmediatamente intentar reconocerla por la fuerza. Raramente un *tender vessel* de la Royal Navy, en esta época y por muy pequeño que fuera, se rendía sin presentar decorosa defensa, y ese fue el caso aquel primero de abril. Así, se inició un duro cañoneo entre ambas partes, desigual y ventajoso para los españoles dada la superioridad en el artillado —el *Favorito* era del porte de cuatro cañones, mientras que la goleta correo montaba ocho piezas de artillería—. Habiéndose situado la *Elizabet* a tiro de pistola, Roberts se transfirió con algunos de sus hombres a la lancha de su embarcación e intentó, sable en mano, abordar cruentamente a la goleta correo, pero los británicos fueron rechazados en el intento. Proseguido el cañoneo por parte de los españoles, su artillería, de superior calibre, logró menguar las fuerzas del británico, que a los tres cuartos de hora hubo de rendirse a las armas rojigualdas del rey. La nave apresada, acribillada a cañonazos, se fue a pique poco después de haberse rendido²⁴. El historiador John Marshall, en su *Royal Navy Biography* (1830), alabó la conducta del oficial británico, sin dar el nombre de los adversarios: «... determinado [Roberts] a defender su pequeña embarcación hasta las últimas consecuencias, los combatió media hora y no cedió hasta que empezó a hundirse, llevándose al fondo con él a todos los muertos y heridos» (MARSHALL: 1830, pp. 28-31).

Dueña la Royal Navy de las aguas caribeñas, el 2 de abril 1805 (al día siguiente), la *Elizabet* de Texeiro padeció por espacio de hora y cuarto el fuego de dos goletas enemigas que, a vanguardia de la corbeta HMS *Bacchante*, del capitán Charles Dashwood, la cañonearon al mismo tiempo. Habiendo logrado salvar en el puerto de Cabañas los pliegos y correspondencia que llevaba, desmantelada de todo su aparejo e inutilizado su casco, la goleta fue capturada por el adversario. El alférez Spadafora, sin embargo, consiguió escabullirse con su esquife y perder al enemigo de vista. Durante este último combate fue herido levemente el alférez Texeiro, cuyo «honor y responsabilidad» quedaron «indemnes», pese a la pérdida del buque, como se acreditó en consejo de guerra²⁵. Ya bajo pabellón británico, y estacionada en el Caribe, la rebautizada como HMS *Elizabeth* desaparecería en septiembre 1807, con toda su dotación, engullida por las olas de un huracán (HEPPER: 2023).

(24) AGMAB, Pilotos, leg. 3889/17. Servicios de José Fernández Texeiro, 1807. Se lee: «Regresando de Panzacola à este Puerto con la Goleta Correo de su mando la *Elizabet* en conserva del Guarda Costa de aquella Plaza, el *Favorito* en primero de Abril de mil ochocientos cinco (*sic*), batieron y rindieron à los tres cuartos de hora de combate una Goleta Ynglesa represa mandada p.º el Ten.º de Navío de aquella Nación M.º Samuel Roberts, q.º a poco rato se fue a pique, habiendo antes rechazado su Lancha, q. se exforzó à dar el abordage por la popa de la Goleta *Elizabet* del mando del exponente».

(25) AGMAB, Pilotos, leg. 3889/17. Servicios de José Fernández Texeiro. La Habana, 11 agosto 1806.

Dentro de las campañas del bloqueo a las costas españolas, es numerosa la correspondencia de oficiales británicos en la que emplean los términos «to cut her out», que generalmente se refieren al modo de capturar una embarcación en un puerto u fondeadero. Para ello se enviaban al ataque embarcaciones menores con parte de la dotación que, merced a un abordaje por sorpresa, se imponía al enemigo y, tras picar los elementos de amarre, remolcaba la presa hacia el buque apresador. Teniendo en cuenta los peligrosos bajos de la costa, el viento, las mareas y las corrientes, estas operaciones se ejecutaban aprovechando la oscuridad de la noche, para burlar la vigilancia del contrincante (en especial, de las eventuales baterías de tierra que pudiesen custodiar la entrada al puerto). Los *tender vessels* participarían ampliamente en este tipo de operaciones²⁶. Para llevarlas a cabo, los buques británicos no dudaban en presentarse sobre Veracruz, apostadero de los guardacostas del Seno Mexicano, «cuyos canales al Norte y Sur facilitaban entrar y salir con los propios vientos, el carácter emprendedor de los ingleses y la posibilidad de sorprender, en favor de una noche oscura, el fondeadero, quemar los buques o picar sus cables, sin que las fortificaciones pudieran impedirlo»²⁷.

Pero estas correrías no siempre favorecieron a la Royal Navy²⁸. En este sentido, con el fin de apresar un bergantín mercante, el 7 de julio 1805 la fragata HMS *Diana*, que también armó su propio tender, dirigió su lancha al fondeadero de Campeche. Pero una cañonera española, aproximándose a fuerza de remos, se interpuso a su paso y le disparó dos cañonazos que le cayeron dentro, «de que resultó suspenderse la boga, alborotarse todos y caer de espaldas uno de sus oficiales que estaba en pie en el banco mayor, el que en mi concepto quedó muerto o muy mal herido con mucha parte de aquella porción de gente». La lancha británica hubo de retirarse estrepitosamente²⁹.

No ocurrió lo mismo con las embarcaciones menores que, el 7 de enero 1806, la fragata HMS *Franchise* despachó al mismo fondeadero, la cuales se adueñaron a su paso del bergantín de guerra *El Raposo* y la goleta mercante *El Carmen*. El antes citado Charles Dashwood, capitán de la fragata, ordenó convertir la goleta en su tender, artillándola y tripulándola con veintisiete

(26) *The Naval Chronicle*, 15, p. 75, «*Marianne* schooner, Balize, Sept. 4, 1805». Apresamiento en Trujillo de la goleta *Caridad Perfecta* por el tender del HMS *Swift*, nombrado *Marianne*.

(27) AGMAB, EaI, sign. 41.040. Ciriaco Cevallos. Veracruz, 1/10/1806.

(28) El 5 de febrero 1798, el bergantín *Galgo*, del mando de José Rodríguez de Arias, rechazó diez lanchas y botes de una división británica que obligó al buque a tomar el puerto de Matanzas. AGMAB, hoja de servicios del entonces AF Rufino de Torrontegui y Fernández de Landa, que sirvió a bordo del *Galgo*.

(29) Archivo General de la Nación de Mexico (AGNM), Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 013, Marina, caja 4296, 7 fojas, 1805. Partes de José Mariche y Antonio Vázquez, 8/7/1805. La lancha británica se acabó retirando, y la *Diana* escapó. «La fragata enemiga que anda por estas costas ha apresado el falucho de S.M. que manda el teniente de navío D. Luis Cabaleri, el que trae de Mosca [tender] consigo la citada fragata ya» (AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 045 (Marina, caja 5495). Escrito de 28/7/1805, Phelipe M.^a Codallos).

hombres de mar bajo el mando del teniente Thomas John Peshall –*El Raposo* sería conducido a Jamaica y agregado a la Royal Navy—. Luego de que el ténder parlamentase en Campeche para desembarcar prisioneros españoles, se abatió sobre él un temporal que lo separó de la fragata. Y, dirigiéndose dos días después a Veracruz con el fin de encontrarla, *El Carmen* zozobró y se hundió. El 21 de enero 1806 la *Franchise* encontró los restos del bajel flotando en la costa de Tabasco³⁰. Años después del desgraciado suceso, aprovechando la alianza hispano-inglesa durante la guerra de la Independencia, las autoridades de Nueva España intentaron en vano localizar al teniente Peshall (luego de una conmovedora súplica de su madre), quien resultó que había perecido en el naufragio.

Precisamente en el Campeche de 1806 conseguimos documentar más operaciones de ténders británicos en el golfo de México, consecuencia directa de padecer un destino trágico, representados en el cuadro siguiente.

Cuadro 1. TÉNDERS NAUFRAGADOS EN MÉXICO EN 1806 (DATOS RECABADOS POR EL AUTOR)

<i>Ténder</i>	<i>Buque apresador</i>	<i>Mes y año de operación</i>
Goleta <i>El Carmen</i>	HMS <i>Franchise</i>	Enero de 1806. Naufragó
Goleta	HMS <i>Pique</i>	Junio de 1806. El ténder capturó un pailebote español, fletado desde Campeche precisamente para salir en busca de unos náufragos
Goleta <i>Dolores</i>	HMS <i>Orpheus</i>	Noviembre de 1806. Naufragó
Balandra	HMS <i>Pelican</i>	Se ignora, en 1806. Naufragó

Este cuadro aporta datos significativos. Primero porque, por el caso de la *Franchise*, deducimos que los ténders no tenían forzosamente que ser *condenados* por el juzgado de un vicealmirantazgo antes de entrar en servicio en la Royal Navy, sino que se los incorporaba sobre el terreno para ayudar a los buques apresadores en sus operaciones militares; en segundo lugar, por el caso de la *Pique* vemos que los ténders no dudaban en acometer a todo buque que viesan, sin reparar en que estuvieran dedicados a fines humanitarios³¹.

Del ténder de la *Orpheus*, a la sazón una goleta cañonera titulada *Nuestra Señora de los Dolores*, armada con un cañón de a 9, dos de a 4 y cuatro pedreros³², informó la *Gaceta de México* que quedó «dotada por ingleses y expedida

(30) *The Naval Chronicle for 1812: containing...* vol. 27, «Biographical memoir of Thomas John Peshall, Esq. Lieutenant in the Royal Navy», pp. 265-303. *Ibidem*, vol. 34, pp. 402-403.

(31) El pailebote se nombraba *Ángel de la Guarda*, y la goleta naufragada era el *Serpentón*. AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 013 (Marina, caja 2989). Jose Faustina Urosa, 19/6/1806.

(32) *The Naval Chronicle*, 17, p. 315, «His Majesty's Ship *Orpheus*, at Sea, November 21» (1806).



«Al público piadoso y compasivo». Cartel que se repartió por Nueva España, en 1809, para encontrar al teniente Peshall, del tender *El Carmen*. Archivo General de Indias, Cuba, leg. 1704

á cruzar sobre las costas de Tabasco»³³. No corrió demasiadas aventuras pues, a causa de un temporal, el 3 de diciembre 1806 se hizo pedazos en la costa de La Antigua (Villa Rica), quedando prisioneros sus oficiales —entre estos, el guardiamarina Benjamin Roberts—. En la playa se encontró su bote, varado y sin velas, el cual fue carenado y puesto en venta, pues no resultaba «apropósito [a propósito] por su poca manga y mucha quilla para el servicio en este puerto, castillo ni buques de S.M. surtos en él [Campeche]»³⁴. Igualmente, del tender que armó el bergantín *Pelican* se sabe que lo mandaba el teniente William Henry Swymer, quien pereció en las mismas aguas³⁵.

Una vez que arreciaban los temporales que sacudían las costas mexicanas, los bergantines guardacostas *Saeta* y *Alerta* aprovechaban para cumplir sus objetivos —misión que impedía

el constante bloqueo británico, ejecutado, entre otros buques, por los enumerados en el cuadro 1 y sus tenders—. Para ello realizaban «repetidas salidas para perseguir y aniquilar el contrabando, y se ha protegido el comercio de cabotaje dándole en los últimos ocho meses hasta diez y nueve convoyes», socorriendo con caudales entre 1805-1806 la Florida, Cuba, Provincia de Yucatán y Presidio del Carmen, «sin que los ingleses hayan podido interceptar ninguna [expedición], a pesar de sus esfuerzos determinados para ello»³⁶.

Testigo Campeche de los infortunios que causaban los vendavales, entre 1806 y 1807 anduvieron encerrados en sus dependencias, además de los

(33) *Gaceta de México*, XIV, 8, correspondiente al 28 de enero de 1807.
 (34) AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 037 (Indiferente de Guerra, caja 3143); Pedro de Alonso a José de Iturrigaray, 17 de enero 1807. Véase ib., exp. 001 (Marina, caja 0714), 1807, 29 folios. Acerca de la venta del bote, véase ib., Archivo Histórico de Hacienda (008), vol. 766.
 (35) *The New Navy List, compiled by C. Haultain*, p. 189. (1853).
 (36) AGMAB, Eaf, sign. 41.040. Ciriaco Cevallos. Veracruz, 1/10/1806.

oficiales capturados en los ténדרs, los guardiamarinas Wilson Braddyll Bigland, Charles Joseph Cater y Edward Watson –el primero, de la fragata HMS *Surveillante*, rendido mientras comandaba una presa mercante, y los segundos, pertenecientes a la HMS *Fortunée*–, quienes, marinando una goleta correo apresada por dicha fragata (nombrada *Ana María*, alias *El Trueno*)³⁷, acabaron siendo arrastrados a Veracruz por una tormenta tropical.

Acciones navales en Costa Firme

La guerra en el Caribe se extendió a las turquesas aguas de Costa Firme, del resguardo de cuyo litoral se encargaron los guardacostas de Cartagena de Indias y Puerto Cabello. Dirigía los primeros el comandante de Marina de aquella plaza, Miguel-Antonio de Irigoyen, cuyos buques realizaban cruceros que se extendían por las aguas del Darién, las islas de San Bernardo, Mercedes y Carmen, costa de los Mosquitos, isla de San Andrés, Portobelo y Santa Marta (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 66).

Por este tiempo, la Marina británica cooperaba con los independentistas venezolanos dirigidos por Francisco Miranda, que en mayo 1806 intentó desembarcar con una flotilla, al este de Ocumares, para provocar un alzamiento contra España, intentona que impidieron los bergantines guardacostas *Argos* y *Celoso*. Un mes más tarde, la Royal Navy despachó al ténדר *Flying Fish* desde sus posesiones antillanas, para navegar por la costa venezolana y asistir a Miranda en sus operaciones militares. Reemplazado el pequeño bajel por la corbeta HMS *Lilly*³⁸, no tardó esta en presentarse a vista de Caracas para armar su propio ténדר, el cual fue capturado por dos corsarios españoles, que condujeron la presa a Cumaná (O'BYRNE: 1849b, p. 55).

De los guardacostas de Costa Firme se documentan por este tiempo algunas acciones navales en las que hicieron huir a buques de la Royal Navy que especificamos en el cuadro siguiente:

Cuadro 2. ACCIONES NAVALES POR LOS GUARDACOSTAS DE COSTA FIRME

<i>Guardacostas</i>	<i>Buque Royal Navy</i>	<i>Fecha acción naval</i>
Cartagena de Indias	Bergantín HMS <i>Elk</i>	15 de octubre 1805 ³⁹
–	Corbeta HMS <i>Peterell</i>	2-4 de septiembre 1806 ⁴⁰
–	Corbeta HMS <i>Lark</i>	4 de febrero 1807

(37) AGNM, exp. 023 (Marina, caja 4359), exp. 074 (Marina, caja 4758) y exp. 023 (Marina, caja 1187). Referencias a *El Trueno*, 1805-1806.

(38) *Scots Magazine, and Edinburgh Literary Miscellany*, 68, p. 558 (1806).

(39) AGMAB, Corso y Presas, 5226. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil y Lemos, 19/10/1805.

(40) AGMAB, Eal, sign. 42.033. Miguel-Antonio de Irigoyen a Francisco Gil de Lemos, 30/10/1806. La *Peterell* tuvo dos combates con las cañoneras; el primero ocurrió el 2 de septiembre y tuvo un herido; el día 4 tuvo seis muertos y tres heridos, entre los primeros, el guardiamarina George Ramsden (TNA, ADM 51/1654. Diario de navegación del HMS *Peterell*).

Puerto Cabello	Fragata HMS <i>Galatea</i>	24 de marzo 1807 ⁴¹
Cartagena de Indias	Bergantín HMS <i>Wolf</i>	31 de octubre 1807

Los detalles de las acciones contenidas en el cuadro 2 aparecen recogidos, especialmente, en los diarios de navegación de sus capitanes, custodiados en Londres, pero no nos detendremos en ellos por no ser estas escaramuzas parte del tema principal del artículo. Sin embargo, no dejaremos pasar la oportunidad de mencionar el rol que desempeñó en estos guardacostas el alférez de navío Diego de Quevedo Obregón, oficial montañés que al mando del falucho *El Fogoso*⁴² se distinguió desde bien temprano apresando buques contrabandistas⁴³. Destacado a una comisión hidrográfica, al tiempo que escoltaba un convoy y navegaba en compañía de dos cañoneras⁴⁴, al amanecer del 4 de febrero 1807 se encontraba dos leguas al norte de Punta del Zapote (bahía de Cispatá, Costa Firme), cuando avistó unas velas sospechosas que, alterando el rumbo, comenzaron a perseguir al falucho. Eran estas velas la corbeta británica de 24 piezas HMS *Lark* (capitán, Robert Nicholas) y las goletas *El Postillón* y *El Carmen*, ambas apresadas por la propia corbeta el 26 de enero anterior⁴⁵, artilladas con tres y cinco piezas, respectivamente, y marinadas por británicos. Dispersado el convoy, la disparidad de fuerzas hizo que la flotilla de Quevedo se internase en la referida bahía, buscando el cobijo de una batería de cuatro cañones que por entonces custodiaba su defensa.

Adentrándose en la bahía con viento fresco del noroeste, la corbeta británica silenció con sus cañones la batería pero, no pudiéndose acercar a la flotilla de Quevedo por la diferencia de calado, ancló a una legua y despachó sus botes, con la mayor parte de su dotación, para atacar a las embarcaciones de guerra españolas. Formadas estas en línea de combate, la cañonera *Concepción*, del piloto Miguel Patiño, que componía la retaguardia, repelió un intento de abordaje y acabó varada en la costa, siendo remolcada por los enemigos;

(41) TNA, ADM 51/1689; diario de navegación HMS *Galatea*: «... [at] 4 saw 3 Gun Boats at anchor In Niguatan Bay (...) fired a Broadside at them ...». AGMAB, EaI, sign. 42.065; Gerardo Murphy a Agustín Figueroa, 7/4/1807.

(42) Este falucho había sido construido en febrero de 1806, y su dotación estaba formada por 35 individuos. Iba artillado con un cañón de a 12 y dos obuses de a 4 libras. AGMAB, Guardacostas, 1186; estado general de los barcos guardacostas de Cartagena de Indias. *El Fogoso* medía 55,6 pies de eslora, 20,5 de manga y 7 de puntal (pies de Burgos), y arqueaba unas 52 toneladas.

(43) AGMAB, EaI, sign. 42.042, 15/2/1805. De segundo de la goleta *Postillón*, Quevedo tomó parte en la presa en la bahía de Bluefields de dos goletas contrabandistas inglesas el 10 y el 12 de enero de 1805, una nombrada *Britannia*.

(44) Balandra *Concepción* y lancha de fuerza núm. 3.

(45) El 26/1/1807, la corbeta HMS *Lark* avistó dos goletas guardacostas que navegaban cerca de Portobelo y habían salido de Cartagena de Indias; al día siguiente la corbeta tomó ambas goletas. Una era *El Postillón* (3), con 76 individuos de dotación a las órdenes del TF Vicente Lago, y la otra, *El Carmen* (5), de 72 hombres al cargo del AN Bartolome Rozo. AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 42.037.

seguidamente, Nicholas destacó las goletas *El Postillón* y *El Carmen* para atacar a Quevedo, pero según este ambas quedaron varadas. Siendo repelido («a metralla, fusil y pistola») el abordaje de cuatro botes que intentaban apoderarse de *El Fogoso* y de la lancha núm. 3, del piloto Manuel Yáñez, los británicos se retiraron a las goletas, que Nicholas mandó quemar para evitar que fuesen represadas ante el embiste de los españoles. Pero solo lo consiguió con *El Carmen*, pues *El Postillón* arrió su pabellón y a las 17:00 se rindió a fuerza de recibir cañonazos de metralla. Quevedo consiguió represar igualmente la cañonera *Concepción*⁴⁶, privando así de toda gloria a un capitán Nicholas que, escarmentado, hubo de retirarse hacia alta mar, habiendo tenido que desembarcar durante la acción a las dotaciones de aquellas dos goletas en un manglar. Ya de regreso en Jamaica, en señal de admiración, y por la bizarria demostrada por Quevedo en el combate, el capitán inglés le hizo llegar una bonita espada⁴⁷.

Este combate naval aporta otro dato relevante para el tema abordado, relativo a la condición de los buques marinados por los británicos que entraron en combate (*El Postillón* y *El Carmen*). Nicholas jamás señaló que fuesen ténders, si bien a efectos prácticos difícilmente puede hallarse diferencia entre dichas goletas y los ténders marinados sobre el terreno expuestos en el cuadro 1.

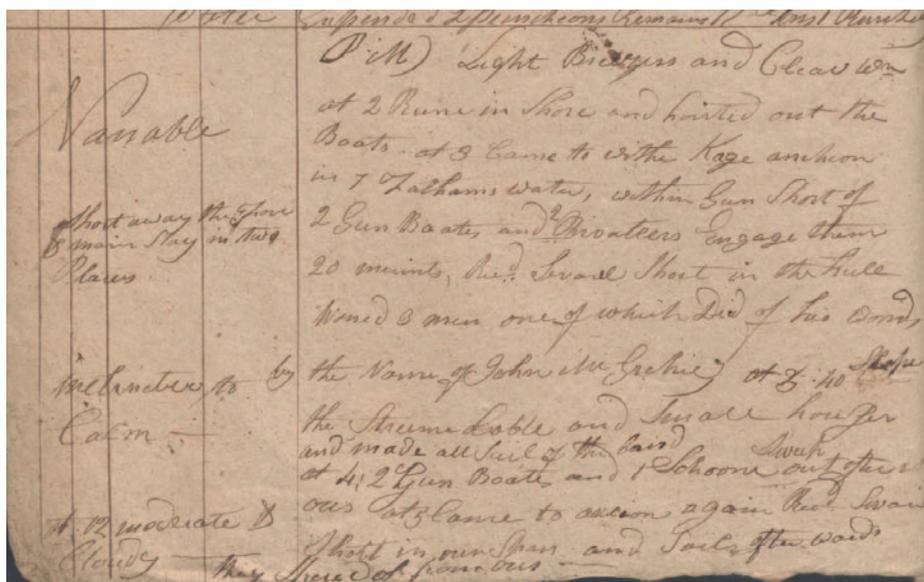
No cesarían aquí las batallas navales de Quevedo contra la Royal Navy. Navegando *El Fogoso* del Chocó a Cartagena de Indias, en compañía de la goleta *Aragonesa* y de dos lanchas cañoneras –todas al mando del teniente de fragata Rafael Trillo-Figueroa–, se encontraban sobre las islas de San Bernardo, en aguas de Cartagena de Indias, cuando el 31 de octubre 1807 trabaron combate contra el bergantín de 16 cañones HMS *Wolf*, del capitán Hall. Habiéndolo batido a tiro de fusil y separados de la acción, Trillo comisionó a Quevedo para cañonearlo por segunda vez, acción que duró desde las 16:00 hasta las 19:00, en que anocheció, circunstancia que aprovechó el bergantín británico para escapar con muchas averías y tres heridos (uno de los cuales falleció)⁴⁸.

En febrero de 1808, Quevedo y su falucho cañonero presenciarían, en aguas de Cartagena de Indias, la destrucción del bergantín HMS *Raposa* (el antes citado *Raposo* tomado en Campeche), buque «pesado y malo en todos

(46) AGMAB, EaI, sign. 42.039. «Acción del falucho de Diego Quevedo y represa de la *Postillón*, *Concepción* y voladura de *El Carmen*». En palabras de Irigoyen: «Acción tan gloriosa y con tan pocas fuerzas conseguidas hará para siempre memorables en los fastos de la Armada a los que con tanto honor han contribuido a ella».

(47) *Ibidem*, sign. 42.037. Carta del vicealmirante James Dacres, de la estación naval de Jamaica, con traducción a 6/4/1807.

(48) AGMAB, Cuerpo General, 620/980; servicios Diego de Quevedo y de Obregón. TNA, ADM 52/3873, *Master's log of Wolf from the 24th september to the 4th of November 1807. The Naval Chronicle*, 19, p. 379, «Anecdote of a British sailor. Port Royal, Jamaica, February 1808». Por parte española hubo «dos muertos de bala de fusil y averías de corta entidad» (AGMAB, Cuerpo General, 620/1219. Servicios de Rafael Trillo-Figueroa y Ladrón de Guevara).



Detalle del diario de navegación del piloto del bergantín HMS *Wolf*, en el que documenta la acción contra la flotilla de Trillo-Figueroa y Quevedo. The National Archives, ADM 52/3873

sus aspectos»⁴⁹, que fue incendiado por los británicos para evitar su represamiento.

El *Favorito*, último ténder apresado por la Armada (1806)

El tráfico de cabotaje en el Cantábrico presentaba muchas adversidades, tanto por la presión que sobre sus costas ejercían los buques de guerra y de corso enemigos como por las galernas; los incidentes y apresamientos eran numerosos y ponían en evidencia el desamparo de las costas del norte de España. Por ello, a primeros de diciembre 1804 se dispuso que se fabricasen en Ferrol varios faluchos cañoneros, cuyo fin era transportar al departamento, desde las costas vascas, numerosos pertrechos de guerra. También se mandó construir seis cañoneros en San Sebastián y otros seis en Bilbao (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 96), de cuyo armamento se ocupó el teniente de navío Antonio de Mendoza-Moscoso⁵⁰.

(49) AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, caja 5590, exp. 055 (Marina, caja 5590); Ciriaco de Ceballos a José Iturrigaray, 25/1/1806. *Ibidem*, parte del CF Manuel Díaz de Herrera al ser apresado por la *Franchise*, 23/1/1806.

(50) Archivo Foral de Vizcaya, fondo Gobierno y Asuntos Eclesiásticos, sign. AJ01627/031. Antonio de Mendoza a José Ibañez de la Rentería, 13 julio 1805. Para este

Terciando el bloqueo al departamento de Ferrol con el asalto a los puertos del Cantábrico, entre las unidades británicas que fueron destacadas para ello figuran el bergantín HMS *Surinam*, así como una división al mando del teniente Thomas Ussher, formada por los bergantines *Colpoys* y HMS *Haughty*, la goleta HMS *Felix*⁵¹ y el cúter *Frisk*.

Las andanzas del *Surinam* incluyen la captura de un cachamarín nombrado *Alexandro*, que el capitán de aquel convirtió en su tender y encomendó al cargo del teniente John Ross (luego célebre almirante y explorador del Ártico)⁵², con otros quince individuos; bien artillado y con un bote a remolque, fue destinado a interrumpir la navegación de cabotaje vizcaína (ROSS: 1994, pp. 12-13). Fondeado el 17 de mayo 1806 sobre la barra de Portugalete, haciéndose pasar por un mercante se adueñó de un cachamarín español⁵³. Con la mar en calma, fueron a su encuentro para apresarlo dos lanchas armadas, al cargo del teniente de granaderos del regimiento de Hibernia Ricardo-María Butler. A las 13:30 del mismo día 17, la lancha en que iba Butler entabló combate con el *Alexandro*. Habiéndose tiroteado recíprocamente con fusilería por espacio de una hora, resolvió Butler abordar al enemigo, y fue rechazado cruentamente tras padecer un muerto y siete heridos, entre estos el propio teniente de granaderos «con una bala atravesada de parte a parte por el vientre y con una leve contusión de bala perdida o fría en su pecho». La embarcación británica enseguida se dio a la fuga, no tomando parte en el abordaje la otra lancha española, regresando ambas al puerto. Terminada esta función, otras lanchas dirigieron más tarde su rumbo al británico, pero este escapó aprovechando una brisa⁵⁴. No tuvieron la misma fortuna los del tender bergantín *Favorito*, mercante español apresado por la división del teniente Ussher⁵⁵. Armado por los británicos con una carronada de a 18 libras, quedó a las órdenes de un teniente de navío, dos guardiamarinas y otros veintisiete individuos, siendo

propósito, el general Félix de Tejada solicitó ayuda a los consulados de Santander, Bilbao, La Coruña y San Sebastián, pero las contestaciones fueron desalentadoras.

(51) Esta goleta, de 14 carronadas de a 16 y 12 libras, tuvo un enfrentamiento indeciso, en abril 1805 y a vista de Santander, con el corsario español *Vengador*, de 14 cañones de a 3, cuyo capitán, Antonio de Arana, redactó una relación del combate que puede estudiarse en GONZÁLEZ-ALLER: 2004, pp. 561-562, así como en *Dispatches and Letters Relating to the Blockade of Brest, 1803-1805* II. Núm. 478, «Lieutenant Bourne to Lord Gardner. Felix, off Santander, 13th April, 1805», pp. 229-231. Publications of the Navy Records Society XXI.

(52) La *Surinam* apresó los mercantes *El Pacífico*, *La Tomasa*, el dicho *Alexandro* y el *Santo Domingo*. Este último buque apresado por el tender ese mismo día 17 de mayo era un cachamarín que pertenecía a Domingo de Villabaso y procedía de Santander con una carga de cueros. Las fuentes españolas describen al *Alexandro* como una «pinaza» o «lanchón de cubierta», capturado sobre cabo de Peñas por los ingleses al patrón mercante Gabriel de Baraiz.

(53) Archivo Foral de Vizcaya, fondo Seguridad Pública, Guerras y Servicio Militar, sign. AQ00650/063. Oficio del alcalde de Plencia informando del combate, 1806.

(54) *Ibidem*. Véase también DUNCAN: 1806, p. 219.

(55) El 30 de junio 1806, el *Frisk* y el *Colpoys* apresaron dos cachamarines franceses y otro español (*The London Gazette*, 16.103 [1807]), mientras que el *Haughty* y la *Felix* apresaron, el 3 de julio 1806, los mercantes *Diligencia*, *San José* y *San Antonio* y *Ánimas* (*The London Gazette*, 16.365 [1810]).

comisionado a practicar el curso por la misma costa. Este tender se rindió, cerca de cabo Machichaco, a una división de guardacostas cañoneros mandada por el citado teniente de navío Mendoza-Moscoso, quien gobernando los faluchos *Alcón* (de su propio mando), *Vencejo*, *Gorrión* y *Gavilán* condujo la presa a San Sebastián el 11 de julio 1806, encerrando a los británicos en el castillo de la Mota⁵⁶.

Conclusiones

Este artículo aporta luz acerca de la manera de operar que tenían los *tender vessels*, buques escasamente estudiados por la historiografía inglesa y que dan buena prueba del apogeo naval británico durante las guerras de Coalición.

De los casos estudiados se deduce que el teatro de operaciones en que tomaron parte los tenders se ubicaba en aguas cercanas a la costa, tanto para el continente europeo como para el americano. Así se entiende que sus contrincentes fuesen, mayormente, embarcaciones dedicadas a la protección del tráfico de cabotaje, como lanchas cañoneras o guardacostas de la Corona.

Con respecto a los tenders británicos perdidos en combate contra los españoles –siempre deseados para el canje de oficiales de guerra–, es tan escasa la documentación y fluctúa tanto en fechas que carece de sentido organizarlos en cuadros por años de actuación, área marítima de operación u origen; en Europa apenas hemos podido documentar dos capturas (la del *Alboran*, en 1798, y la del *Favorito*, en 1806), mientras que en América solo se han podido hallar dos casos claros (tender de la fragata HMS *Juno* en 1801 y de la HMS *Echo* en 1805). Este hecho responde a la condición de unidades de guerra de las embarcaciones documentadas, de pleno derecho de la Royal Navy y que no hallará el lector en ningún listado de pérdidas navales de la época.

Si bien este trabajo no estudia en profundidad todos los tenders que existieron (la Marina británica operó más de cincuenta), sí recoge acciones navales nunca antes documentadas y beneficiosas para la Marina española.

Los casos estudiados sirven para corroborar la importancia de los guardacostas para evitar el pillaje de unidades menores enemigas, especialmente de esta clase de embarcaciones que, en ocasiones, operaron a su voluntad sin ser molestadas.

(56) El *Favorito* resultó ser «una presa española que los ingleses habían apresado y armado en bergantín, para que anduviese al curso por esta costa, con una carronada de a 18 y 25 hombres con fusiles, entre ellos un teniente de navío, otro de infantería, y dos guardias marinas, cuyos prisioneros quedan en este castillo de la Mota» (AGMAB, Corso y Presas, leg. 5227. Antonio Oleguer Feliu al príncipe de la Paz, 11/7/1806). Otra fuente afirma que «la división de cañoneros del mando del teniente de navío Don Antonio de Mendoza apresó el bergantín inglés nombrado *Favorito*, armado con una carronada y 28 hombres, entre ellos tres oficiales de guerra» (Archivo del Museo Naval, Ms. 472, doc. 9. «Acciones señaladas ...»).

Referencias bibliográficas

- BOWERS, William (1833). *Naval Adventures during Thirty-five Year's Service* I. Richard Bentley.
- CAVELL, Samantha (2012). *Midshipmen and Quarterdeck Boys in the British Navy, 1771-1831*. The Boydell Press.
- DOE, Helen y HARDING, Richard (2012). *Naval Leadership and Management, 1650-1950*. The Boydell Press.
- DUNCAN, Archibald (1806). *The British Trident; or, Register of Naval Actions* V. James Cundee.
- GARDINER, Robert (2011). *Warships of the Napoleonic Era*. Seaforth Publishing.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio (2004). *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus documental* I. Ministerio de Defensa.
- HENDERSON, James (1972). *An Account of the Smallest Vessels of the Royal Navy during the Great Wars, 1793 to 1815*. Naval Institute Press.
- HEPPER, David (2023). *British Warship Losses in the Age of Sail: 1649-1859*. Pen & Sword Books, Ltd.
- JAMES, Williams (1837). *The Naval History of Great Britain* III. Richard Bentley.
- MARSHALL, John (1830). *Royal Naval Biography; or, Memoirs of the Services of all the Flag-officers...* IV. Londres, Samuel Roberts.
- MOORE, J.J. (1805). *The Midshipman's or British Mariner's Vocabulary*. Londres.
- O'BYRNE, William (1849a). *A Naval Biographical Dictionary...* II. J. Murray.
- (1849b). *A Naval Biographical Dictionary...* I. J. Murray.
- OSLER, Edward (1835). *The Life of Admiral Viscount Exmouth*. Smith, Elder and Company.
- RIVERO MUÑIZ, José (1965). *Tabaco, su historia en Cuba* II. Instituto de Historia, Academia de Ciencias de Cuba.
- ROSS, James Maurice (1994). *Polar Pioneers: John Ross and James Clark Ross*. McGill-Queen's Press.
- VELA CUADROS, Rubén E. (2022a). Las divisiones de Juan Lodares y Manuel Emparán. Acciones navales en las guerras de Coalición (1797-1799). *Revista de Historia Naval*, 155, 71-102.
- (2022b). Las divisiones de las escuadras de La Habana durante el conflicto anglo-español (1796-1801). *Revista de Historia Naval*, 157, 27-62.