

EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO *SAN ISIDORO*

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

En muchas ocasiones, más de las que uno desearía, sucede que, cuando acudimos a investigar al Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán con el objeto de localizar ese legajo que necesitamos para completar un trabajo, no lo encontramos, hallando otro que nos descubre hechos pretéritos inéditos de gran interés que nuestro sentido de la responsabilidad hace que no podamos dejar caer en el olvido.

Es lo que pasó con el documento que ha motivado este artículo, que en vez de encontrarse en el epígrafe Causas apareció en el de Buzos.

El navío *San Isidoro*

Este navío, de 68 cañones de porte, que originalmente llevó el nombre de *San José*, fue intercambiado en 1776 con el Reino de Nápoles por la fragata *Santa Teresa* (1). Construido en Castellamare un año antes de su incorporación a la Armada española, tenía 50,71 metros de eslora, 14,01 de manga, 6,96 de puntal (2) y 6,80 de calado máximo. Arqueaba 1.814 toneladas y su dotación estaba compuesta por 9 oficiales de guerra, 8 mayores, 19 oficiales de mar, 12 artilleros de preferencia, 66 artilleros, 72 marineros, 105 grumetes, 18 pajes, 91 hombres de tropa de infantería y 29 de tropa de artillería, que sumaban un total de 429 hombres (3). Su poder ofensivo descansaba en 26 cañones de a 24 libras, 28 de a doce, 14 de a ocho y cuatro «pedreros» de a tres.

Uno de sus primeros comandantes fue Felipe González Ahedo, que tomó el mando del navío el 8 de junio de 1778. Años después, y basado en Algeciras, se integró en las fuerzas navales combinadas en el gran sitio de Gibraltar de 1782 y en el combate de cabo Espartel.

(1) En el mismo acuerdo, la Armada entregaría la fragata *Santa Clara* por el navío *San Leandro*.

(2) Se supone que esta estadística, o es errónea, o está tomada desde la línea de flotación.

(3) Datos extraídos de su Estado de Fuerza y Vida, de 26 de mayo 1794.



Socorro a Gibraltar por la escuadra del almirante Howe el 11 de octubre de 1782.
Óleo de Richard Paton.

El 17 de septiembre de 1789 pasaría a limpiar sus fondos en uno de los diques de La Carraca. Más tarde lo encontramos transportando caudales desde Acapulco y Veracruz hasta La Habana, para regresar en 1792 a la Península y rendir viaje en Cádiz. Al año siguiente pondría rumbo a Cartagena (4), y ya en 1794 se dirigió a Canarias. Como si el destino le avisara de la que iba a ser la causa de su pronta pérdida, a su regreso a la Península, el día 26 de mayo, varó en el bajo de La Galera (Cádiz), si bien pudo zafarse de su trampa tras la pleamar sin mayores consecuencias.

Su comandante, Manuel María de Atienza

Es común el error de citar como comandante del navío el día de su pérdida a José de la Valeta y Borrás (5). Esto es debido a que Cesáreo Fernández Duro, en su monumental *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (t. VIII, p. 467), le señala a él en este destino erróneamente.

-
- (4) Encontrándose el buque en aquel arsenal, moriría el oficial de mar buzo.
(5) Pontevedrés de nacimiento, tenía cincuenta y un años.

Quiero dejar claro al lector que, tras consultar la documentación primaria con la que hemos trabajado, no hay lugar a la duda de que Manuel María de Atienza era el comandante al mando del *San Isidoro* el día de su pérdida.

Atienza había nacido en Ronda en 1751, ingresando en la Armada en junio de 1769. Se le nombró alférez de fragata en 1773, alférez de navío en 1776, teniente de fragata al año siguiente, capitán de fragata en 1782, y capitán de navío en 1792. En marzo de 1780 fue nombrado comandante de la fragata *Esmeralda*, que armada de brulote debía quemar al navío inglés *Panther*, surto en Gibraltar. En mayo de 1787 pasó a mandar la de igual clase *Santa Paula*, y en 1790, la también fragata *Astrea*. Tomaría el mando del navío *San Isidoro* en enero de 1794.

Tras quedar, como veremos, absuelto de todo cargo, y como destino digno de destacar, es de señalar que a partir de 1800 fue nombrado comandante militar de la provincia y partido de Sanlúcar. Falleció en Ronda el 17 de abril de 1806 a los cincuenta y cinco años de edad.

La pérdida

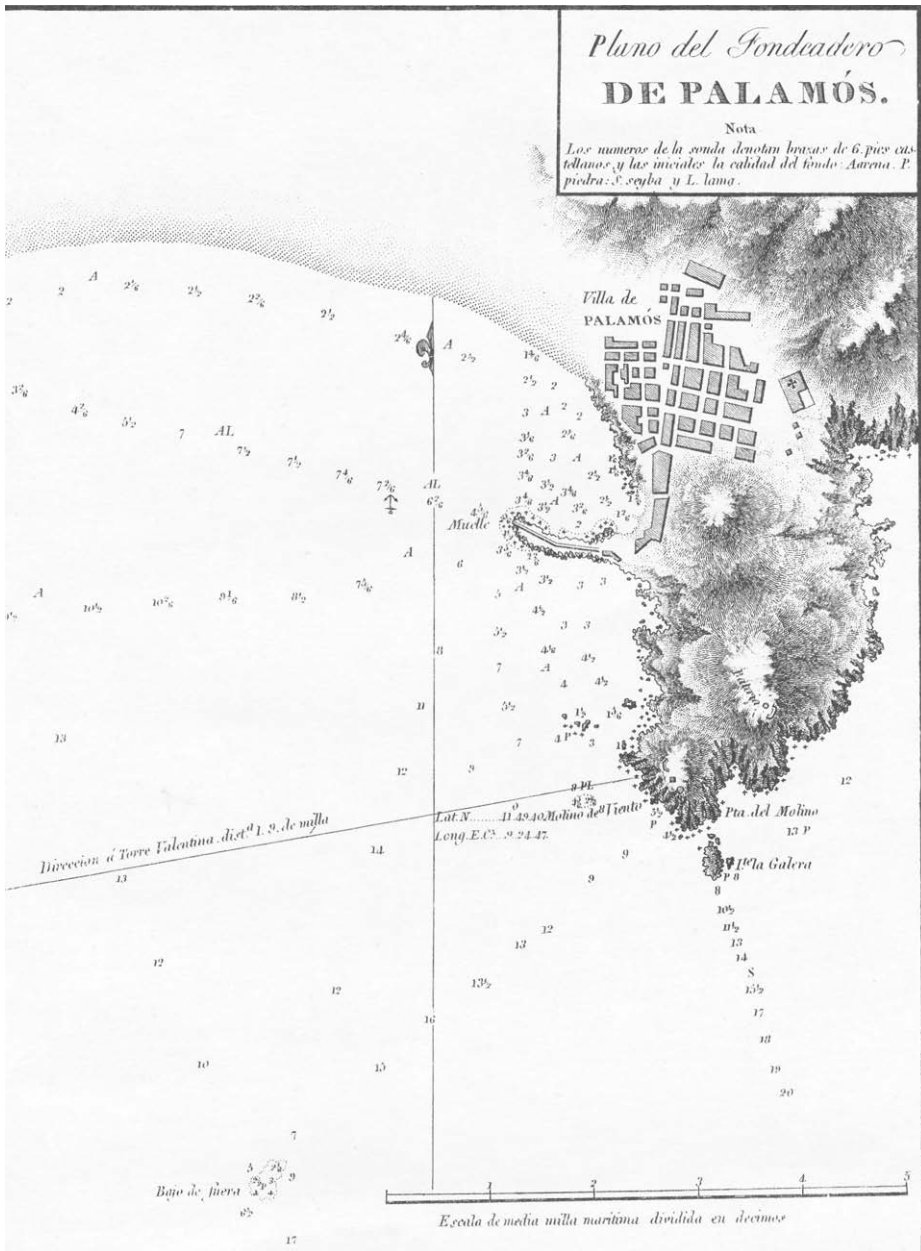
Tras verificar el *San Isidoro*, a mediados del mes de octubre de 1794, la comisión de escoltar a cuatro transportes y de conducir a Barcelona caudales y tropas, Atienza recibiría en aquel puerto la orden de dirigirse al de Rosas, con objeto de hacer llegar vestuarios y refuerzos a este punto. En la noche del día 23 llegaría a su destino, pero el fuerte viento reinante impedía que el navío pudiera tomar el puerto. Atienza, entonces, decidió fondear y solicitar al comandante general de las Fuerzas Navales de aquel apostadero, Federico Gravina, el auxilio de un práctico.

A la mañana siguiente se presentaría a bordo del navío dicho práctico, Juan García; pero el viento, lejos de amainar, soplaba del noroeste aún con más fuerza. Así las cosas, Atienza, de acuerdo con el señor García y sus oficiales (6), decidió levar anclas y dirigirse al abrigo del cabo de San Sebastián, a la espera de que las condiciones meteorológicas cambiaran y permitieran tomar el puerto. Pasaron algunas horas, y como la situación no mejoraba, el brigadier Luis de Ariza, comandante de las tropas embarcadas, hizo saber a Atienza la necesidad urgente de desembarcar su fuerza, sugiriendo que, si en Rosas aquello era imposible, se dirigiera a Palamós, lugar que estimaba incluso más ventajoso para su despliegue que el primero. Accediendo a la petición, se dirigió a Palamós, en cuya rada fondeó aquella misma tarde, para a continuación enviar un oficial a tierra a fin de coordinar con las autoridades de la plaza el desembarco de la tropa.

A primera hora de la mañana del día 25, con el concurso de varias embarcaciones mercantes surtas en aquel puerto y las menores del navío, se verificó

(6) Alféreces de fragata Tomás Briones, José Basurto y Lorenzo Ortiz Canela; alférez de navío Diego Arteaga; tenientes de fragata Francisco Javier Gamboa y Carlos Selleri; teniente de navío Luis Monteaux, y capitán de fragata Andrés Perler.

EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO SAN ISIDORO



Plano del fondeadero de Palamós. Véase el fatídico bajo en el ángulo inferior izquierdo de la imagen. (Grabado de la colección del autor.)

el desembarco. Atienza quedó entonces a la expectativa de poner proa a Rosas en cuanto el tiempo lo permitiese; pero, llegada la noche, el viento arreció de manera tan extraordinaria que hizo imposible mantener el navío en su fondeadero. También existía el peligro de que el buque no pudiera gobernarse y se acercara demasiado a la costa, dominada por los galos, y a la vez pudiera encontrarse con una escuadrilla enemiga que, compuesta por un navío, una fragata y un bergantín, vigilaba aquellas aguas (7). Recordemos que España se encontraba inmersa en la denominada Guerra de la Convención contra Francia, y que tras las victorias de Tec, Albere (28 y 30 de abril) y Bolou (1 de mayo), los franceses penetrarían no sólo en Cataluña, sino también en las Vascongadas y Navarra, hasta llegar a Miranda de Ebro (8).

Por todo ello, y de nuevo con la aquiescencia del práctico y sus oficiales, Atienza ordenó dirigirse a la playa de Aro, fondeadero que se había mostrado seguro por haberlo utilizado con anterioridad varios buques de la Armada (varias fragatas y el navío *Vencedor*), por lo que el *Isidoro* se hizo a la vela el día 26, haciendo las marcaciones pertinentes en la carta con el fin de sortear el bajo de la Llosa de Palamós (9).

Según el *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*, elaborado por Vicente Tofiño de San Miguel en los años de 1783 y 1784, para evitarlo había que

«... viniendo de la parte de O. habiendo montado la punta de San Feliu y cala de San Pol, se dará vista a unas casas que hay en la playa del N. que es el lugar de San Antonio, a quien se ha de poner la proa, guardándose de no gobernar al N. para el E., y se observará que al E. de la punta del Molino hay otra a distancia algo más de cinco cuartos de milla que es montuosa, llamada punta Grosa, la cual enfilada con el propio Molino es la dirección en la que está el bajo con que gobernando como se ha dicho derecho al lugar de San Antonio, pasando de la dicha enfilación, se habrá de meter para el E., que entonces demorará el Molino al E una cuarta N.E. o al E. y se habrá pasado al O. del bajo, y se buscará el fondeadero que convenga: demora este bajo con lo

(7) Atienza conocía la existencia en aquella costa de estos buques gracias a que en Barcelona fue informado de ello por el comandante de la corbeta *Elena*, que estuvo a punto de ser apresada por ellos.

(8) España y otras potencias europeas (Austria, Prusia, Reino de Nápoles, Reino de Cerdeña, Inglaterra y los Países Bajos), se unirían en la alianza denominada «Primera Coalición» en enero de 1793, tras conocer que la Asamblea Nacional francesa había dispuesto el guillotinado de Luis XVI de Francia. El objetivo principal era que no se propagase la revolución (nuevas ideologías que amenazaban las bases del Antiguo Régimen), y para ello dichas naciones invadieron suelo francés desde distintos flancos. Como es conocido, y tras unos primeros reveses, el ejército francés, no sólo conseguiría rechazar a los invasores, sino que contraatacó con gran éxito. Debido a la desfavorable evolución del conflicto, España tuvo que firmar la paz en 1795.

(9) También conocido como «bajo Pereira» o «bajo de Palamós», latitud, 41° 50' 10" N.; longitud, 3° 07' 20" E. El bajo está situado en la actualidad a 610 metros del muelle de abrigo del puerto de Palamós y a media milla del faro del Molino.

más oriental del lugar de San Antonio al S.E. una cuarta S. También este bajo está sujeto a las enfilaciones siguientes. La casa de enmedio, de las cinco que hay en la playa de San Antonio, por un *torreón negro* que está más al N. y el molino por el ángulo del N. del baluarte que está sobre la punta de Palamós...»

A pesar de que Atienza maniobró con precaución y ordenaba sondear con frecuencia, el práctico le llevó directo al obstáculo, al confundir el torreón de enfilación, que como hemos visto era de color negro según el derrotero, pero que en realidad se presentaba blanco al cambiársele el color y aquel ignorarlo, por lo que el navío acabó chocando con él quedando encallado. Pese a las maniobras de su comandante por liberarlo, y tras asumir lo inútil de aquellos esfuerzos, mandó tender los consiguientes espías y cabos para pedir auxilio a tierra, y disparar al tiempo algunos cañonazos a fin de alertar sobre su delicada situación.

A causa del impacto, llegada la noche el agua alcanzó las 41 pulgadas de altura. Al día siguiente, tras recibir alguna ayuda desde tierra, y frustrada finalmente la última intentona por liberar el navío, Atienza recibiría al práctico mayor de la Escuadra de Rosas, José de Flores, quien le manifestó la imposibilidad de salvar el buque y lo arriesgado de permanecer en él, por lo que no le quedó más remedio que ordenar su abandono. Los últimos en desalojarlo fueron los integrantes de su plana mayor, siendo Atienza el último en desembarcar a las siete de la tarde del día 27. Durante los días siguientes se salvó del navío todo lo que fue posible (10).

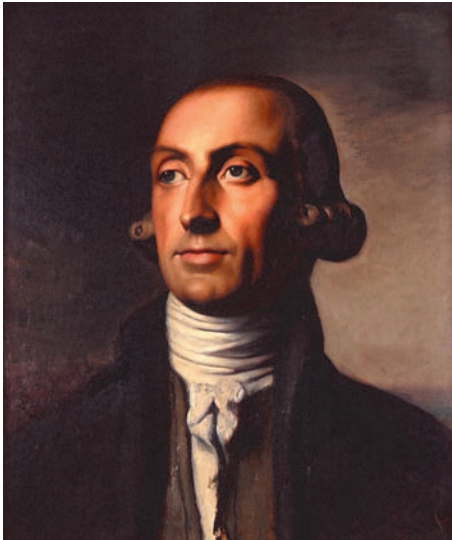
El Consejo de Guerra

En virtud de real orden de 20 de noviembre se ordenó la instrucción de un Consejo de Guerra en Cartagena para juzgar a Atienza. No obstante, antes de ser procesado, primero se le ordenaría pasar a Rosas, plaza a la que fue transportado por la corbeta *Colón*, para el 5 de diciembre pasar al navío *San Hermenegildo* y ser finalmente transportado a la ciudad departamental, a bordo del *San Antonio*, el 12 de enero.

La causa sería presidida, tal y como indicaban las Ordenanzas, por el capitán general del Departamento, quien dos meses antes de celebrarse el juicio recibiría la siguiente real orden:

«El comandante general de Marina de Rosas, D. Federico Gravina en carta de 9 del corriente dice que el capitán de navío D. Manuel de Atienza comandante que fue del San Isidoro, por cuya pérdida de ser ahí juzgado en Consejo

(10) Documento, con la relación completa de efectos rescatados, firmado por Federico Gravina, en AGMAB Buzos, leg. 1.140. Entre lo más importante y curioso podemos destacar tres agujas de bitácora, un misal, un crucifijo de bronce, 136 espadas, 135 pistolas, seis esmeriles, dos cañones de a 12 libras, ocho de a ocho y 140 barriles de pólvora.



Federico Carlos Gravina y Nápoli.
Museo Naval, Madrid.

de Guerra, ha servido en la Plaza de Rosas con la mayor bizarría en las ocasiones de mayor fuego y riesgo, habiendo recibido una contusión en una pierna, sin embargo de la cual no quiso retirarse, y S.M. enterado del acreditado valor de este oficial manda que se tenga presente este servicio distinguido en la causa previniéndolo de Real Orden a V.E. para su cumplimiento».

Esta disposición sería agregada al dossier relativo al proceso, que se instruyó entre los días 10 y 18 de marzo y comenzó con la toma de declaraciones tanto a los acusados como a los testigos miembros de la dotación.

El tribunal, presidido por el capitán general del Departamento, estaba integrado por los brigadieres José Bonanza, Juan Smith, Joaquín de Zayas, Francisco Ordóñez, el jefe de Escuadra Domingo de Nava y el teniente general Francisco de Borja. Defendía al acusado el teniente de navío Pedro Verdugo y actuaba como fiscal el capitán de fragata Joaquín Vial, quien pidió desde el primer momento que el acusado quedara libre de todo cargo y fuera puesto de manera inmediata en libertad.

A favor de esta resolución, y declarando como único culpable al práctico (el citado Juan García), se posicionaron los señores Bonanza, Borja y Ordóñez. Mientras, tanto el Presidente del Tribunal como el Sr. Zayas eran de la opinión de que uno y otro debían ser absueltos. Los más críticos fueron los señores Smith y Navas. El primero decía en su voto particular

«... que solo resulta al comandante el leve cargo de no haber balizado el bajo con sus embarcaciones menores, el cual comprende debe quedar absuelto por el mérito que contrajo en la Plaza de Rosas y se recomienda por Real Orden. Halla al práctico, Juan García culpado en no haber reconocido con anticipación las marcas para notar las variaciones que hubiese habido en ellas».

Navas, por su parte, dejó constancia de lo siguiente:

«... encuentra culpado al comandante en la deliberación de mudar de fondeadero en la ensenada de Palamós, pues en la primera situación se hallaba más franqueado para cumplir el objeto de su comisión que era la de trans-

ferirse a Rosas con toda brevedad. Que también fue descuido esencial el de no balizar los bajos ya que carecía de conocimientos prácticos del paraje; y que por otra parte el recelo que manifiesta de encuentro con fuerzas superiores enemigas, en caso que los vientos lo arrojasen del primer fondeadero, lo halla infundado, como también el temor de sotaventarse de las Islas Baleares, pues en caso de no poderse mantener sobre la costa de España, le quedaba el recurso del puerto de Mallorca, que podría tomar con facilidad. Por todo lo cual juzga a ese oficial merecedor de dos años de suspensión de empleo, a menos que le indemnice la consideración de sus servicios en Rosas, los cuales no puede graduar. Que en cuanto al práctico, mediante a su responsabilidad y obligación de conocer bien los bajos del puerto y de registrar las marcas con la proporción que para ello tuvo el día anterior, juzga debe sufrir cuatro años de prisión en los de África».

Finalmente, una real orden de 31 de marzo declaró absuelto de todo cargo a Atienza:

«... previniendo que no le sirva de perjuicio aquel incidente, y sea atendido, como están mandando en el caso y lugar que le corresponda, por su desempeño durante el tiempo que estuvo destinado en la Plaza de Rosas...».

El *Isidoro* no sería el último buque víctima del bajo, pues varios barcos con el pasar de los años encontraron el infortunio en aquel punto: como el buque francés *Augusto*, de 108 toneladas, en 1854; el bergantín de la misma nacionalidad *Heureuse Esperance*, en 1858; el vapor también galo *Cheliff*, en 1876 (11); la goleta *Joven Temerario*, en 1896; el pailebote *Josefa Formosa* (12) y el vapor *Lea*, en 1910; y el *Alciona*, en 1928.

Intentando evitar más catástrofes, tenemos constancia de que el 16 de julio de 1906 la Dirección de Hidrografía fondeó una boya de campana pintada con los colores blanco y rojo, que sería sustituida por otra en 1925. Desde 1978 existe una baliza fija luminosa (13).

Fuentes documentales

Archivos

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán:
— Buzos, leg. 11140.

(11) La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos señala que fueron veintisiete las personas que sobrevivieron al naufragio.

(12) El *Josefa Formosa* iba cargado con 200 toneladas de carbón.

(13) La baliza es una columna de color rojo con bandas negras de 10 metros de altura. Como marca de tope tiene dos esferas negras. También está dotada de una linterna con luz blanca de cinco millas de alcance.

ALEJANDRO ANCA ALAMILLO

- Estados de Fuerza y Vida.
- Expedientes personales. Cuerpo General: 620/90.

Libros

FUENTE, Pablo de la: *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración*. Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2008.

TOFIÑO SAN MIGUEL, Vicente: *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*. Imprenta Real Madrid, 1832 (2.^a ed.).

VV.AA: *Faros de la costa*. Puerto de Barcelona.