

# 1815, ESTADO DEL NAVÍO *FERNANDO VII*

Antonio Luis MARTÍNEZ Y GUANTER



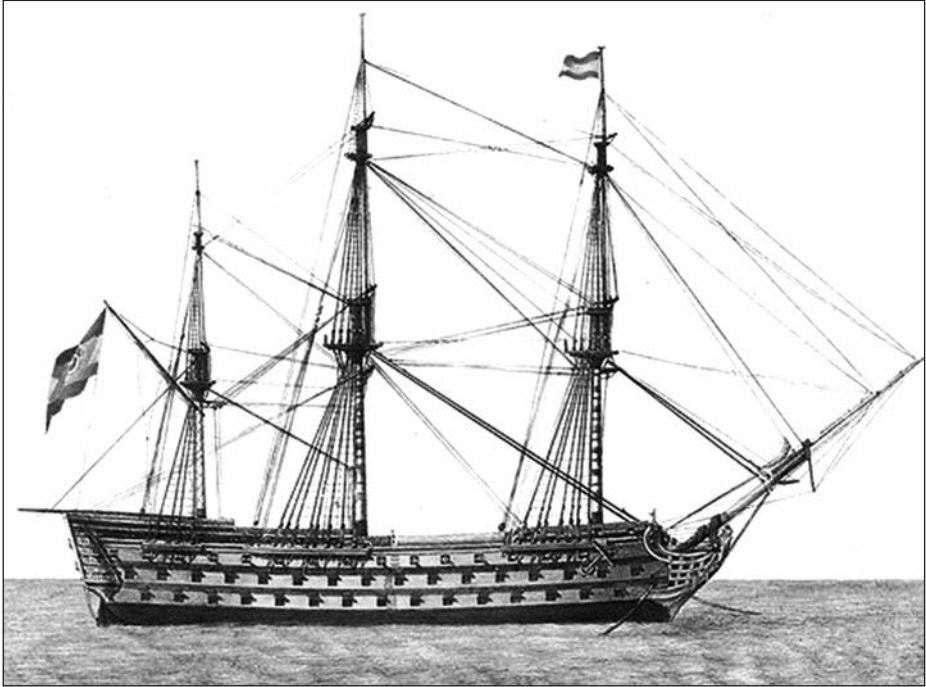
N ese año tuvo lugar uno de esos episodios que demuestran hasta dónde había llegado la desintegración de la Real Armada. Era el 4 de diciembre del año de 1815 cuando el capitán de fragata don Vicente de Lama y Montes, con dos oficiales, un piloto y cuarenta hombres de mar, más sesenta del Regimiento de Nápoles por toda tripulación, zarpó del puerto de Mahón con el navío *Fernando VII*.

El buque no era otro que el anteriormente llamado *Reina Luisa* (1), de la escuadra que en 1808 se trasladó a ese puerto, y cuyo estado era deplorable, ya que llevaba rendido el primer tercio del palo mayor y había estado durante siete años allí fondeado sin que se le efectuase reparación alguna. Tal era su aspecto que el comandante de la fragata norteamericana *United States* que lo avistó le dio escolta, aparte de pasarle un oficial, dos guardias marinas y otros sesenta hombres de mar de su buque, ya que el español ni marinería suficiente llevaba por no haberse podido encontrar. Este era un síntoma del estado de la Real Armada.

Desde su salida de Mahón, el tiempo inicialmente fue bueno, pero el día 5 al anochecer empeoró, lo que ponía en peligro de irse a pique al buque por su mal estado y poca dotación con que se le había provisto, a pesar del refuerzo

---

(1) El *Reina Luisa* era un navío de la serie de los de tres baterías del porte de 112 cañones, cuyo cabeza fue el *Santa Ana*, construido en Ferrol en el año de 1791 con las normas de don José Romero y Fernández de Landa. Con él se cometió un error de construcción, al tener justo un metro más de eslora que el resto, lo que sin saberlo le proporcionó más estabilidad, siendo el mejor de todos los de tres baterías españoles. Después de Trafalgar, durante cuyo tiempo estuvo a las órdenes del general don José Justo Salcedo, recayó el mando en don Cayetano Valdés. Este recibió la orden del generalísimo Godoy, el 10 de febrero del año de 1808, de zarpar rumbo a Tolón, pero no llegó nunca allí, ya que se dirigió al puerto de Mahón. La escuadra estaba compuesta en ese momento por el *Reina Luisa*, de 112 cañones, al mando de don Rafael Bernard e insignia de Valdés; *San Pablo*, de 74, al mando del brigadier don Juan José Martínez; *San Francisco de Paula*, de 74, al mando de don Félix O'Neill; *Asia*, de 74, al mando de don



Navío español del porte de 122 cañones fondeado visto por su meridiana o portalón, por Agustín Berlinguero. (Foto: [www.todoavante.es](http://www.todoavante.es)).

recibido del buque norteamericano. El día 6 de diciembre siguió la lucha del navío *Fernando VII* por arribar a Cartagena; el viento roló al noroeste, por lo que le cogió de través, causándole graves averías en la arboladura. La corbeta norteamericana *Ontario*, que había sustituido en su custodia a la fragata de la misma nacionalidad *United States*, le envió con un bote cabuyería de repuesto con la que se cambió la que estaba en peor estado, y se aprestaron en mejores condiciones para soportar peores tiempos. Menos mal que recibió ese apoyo, ya que horas después volvió a desatarse un nuevo temporal que le desarboló el mastelero de mesana a pesar de los refuerzos recibidos.

---

José Calderón; *Guerrero*, de 74, al mando de don José de la Enava, y el *San Ramón*, de 64, al mando de don Pedro Ruiz Mateos. Se barajan muchas versiones del porqué no llegó a Tolón, pero la más lógica es que se lo impidió el estado de los buques, ya que al zarpar de Cartagena y llegar por obligación a Mallorca antes de arribar a Mahón la escuadra había realizado una media de velocidad de 2'5 nudos, lo que por sí solo habla del estado en que se encontraban los navíos.

El 7 de diciembre siguió en su empeño el navío *Fernando VII*, el cual en esta noche sufrió los efectos de la fuerza del viento huracanado. Ya se habían desmontado los masteleros y vergas de juanete en prevención de eliminar obstáculos al viento, siendo trincados en la cubierta, pero aún se temía que se viniera abajo el palo mayor, por lo que se cerró la capa dejando tan solo vela-cho y mesana, ya que la gavia se había desfondado. La corbeta *Ontario* se vio obligada a tomar el mar de proa, razón por la que viró hacia el norte al mismo tiempo que hizo señales al cañón al navío para que le siguiera, pero estaba en tan mal estado que de uno de los golpes de mar la rueda del palo mayor se había aflojado, por lo que le fue imposible virar para cambiar de rumbo, y al poco tiempo la corbeta se perdió de vista. La situación del navío aún empeoró, ya que comenzó a hacer mucha agua, y a pesar de disponer de seis bombas de achique no le eran suficientes para desalojar la que entraba.

El día 8 continuó la odisea del *Fernando VII*. Ya estaban agotados todos los medios para salvar al buque; incluso los pocos cañones que llevaba, que eran trece, habían sido arrojados al mar para disminuir pesos, además de la cuarta ancla, pero ya solo funcionaban dos de las seis bombas de achique que tenía inicialmente. Conocida la situación por el comandante, este llamó al consejo de oficiales, que por unanimidad decidió arribar a cualquier punto de la costa norte de África. El continuo trabajo con las bombas y la poca dotación contribuyeron a que la gente estuviera rota. Incluso el segundo comandante, para dar ejemplo, se había dejado las manos en ellas. A este se le complicó más su estado al saltar una pieza que le golpeó tan fuerte en el pecho que casi lo deja muerto en el acto.

El día 9 continuó la historia. Al amanecer se divisó la costa de África como a 18 millas, distinguiéndose el cabo Bujía por el sudoeste, lo que dio fuerzas a los pocos que las conservaban para conseguir mantener en funcionamiento las dos bombas de achique que les quedaban en condiciones de operar.

Sobre las cinco de la tarde del día 10, el agua había subido nueve pies y cuatro pulgadas, pero ya se encontraban a unas seis millas del cabo Bujía. El comandante llamó de nuevo a consejo, decidiendo dar la orden de arriar los botes y comenzar a abandonar el navío. La maniobra se llevó a cabo alternando el mismo número de marineros norteamericanos y españoles en cada viaje de los botes, siendo los últimos en abandonar su puesto el teniente americano y el comandante español. Cuando se separaron del buque, este metió la proa casi por completo debajo del agua, y cuando llegaron a tierra había desaparecido de la superficie de la mar.

Ya en tierra fueron rodeados por la guardia del sultán de Argel y conducidos a una prisión. El comandante hizo llamar al cónsul español ante la Regencia, a quien le explicó lo ocurrido. A su vez este lo hizo con el sultán, quien autorizó que los americanos quedaran libres, pero no los españoles, que deberían permanecer presos hasta que le devolvieran un bergantín que se encontraban en Cartagena apresado unos días antes. Se daba la circunstancia de que el

buque argelino había sido capturado por los norteamericanos en aguas españolas, por lo que el Gobierno español tuvo que pedir permiso al norteamericano para que fuera devuelto a la Regencia. Aunque las gestiones llevaron su tiempo, como es natural, todo concluyó al ser entregado el bergantín. Para recoger a los españoles, cuando corría el mes de mayo del año de 1816, zarpó de Cartagena el navío *Asia* con rumbo a Argel, el cual regresó al puerto de partida con la dotación completa.

En Cartagena esperaba al comandante el consabido consejo de guerra por la pérdida del navío, que estaba presidido por el comandante general del Departamento, don Vicente de Lama y Montes. Finalizado el consejo, el comandante salió con todos los parabienes y beneplácitos, y con ellos la orden para que nada figurase en su hoja de servicios.

P. D.: sinceramente pensamos que lo que le llevó al fondo fue el «peso» del cambio de nombre, destinado solo a una persona capaz de llevarlo, pero no a un buque, aunque fuera el mejor de su clase y quizá uno de los mejores jamás construido.



#### BIBLIOGRAFÍA

- CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas Gloriosas de la Marina de Guerra Española*. Imprenta M. Álvarez, 1917.
- GUARDIA, Ricardo de la: «Notas para un Cronicón de la Marina Militar de España. Anales de trece siglos de historia de la Marina». *El Correo Gallego*, 1914.
- LÓPEZ GARCÍA, Gerardo Manuel: *La Trastienda de Trafalgar. El teniente general José Justo Salcedo*. Imprenta del autor, abril de 2010.
- Compilado por Todoavante.