

ROSENDO PORLIER, un marino entre dos épocas

Nació en una Lima aún española hace 250 años, vivió en primera persona el final del Antiguo Régimen y desapareció junto a su navío, el *San Telmo*, en aguas antárticas

ESTE año se celebra el 250º aniversario del nacimiento del brigadier de la Real Armada Rosendo Porlier. Más conocido por ser comandante del navío *San Telmo* al desaparecer en aguas antárticas cuando navegaba hacia Lima (Perú) en 1819, fue, además, testigo directo y uno de los protagonistas del paso de la Edad Moderna a la Contemporánea en España.

Su carrera coincidió con los treinta años del hundimiento del imperio hispano y de su Marina a raíz del final del Antiguo Régimen.

PRIMERO EN TIERRAS HELADAS

Dice la historia que el marino inglés W. Smith, capitán del bergantín mercante *Williams*, descubrió la Antártida cuando arribó a las islas Shetland del Sur en octubre de 1819. Sin embargo, según marinos británicos de la época, Smith encontró allí los despojos de una nave de guerra española de 74 cañones.

Se cree que esos restos eran los del citado *San Telmo*, buque insignia de una división enviada a contrarrestar la creciente actividad de la escuadra independentista chilena en el Pacífico.

El 2 de septiembre, se enfrentó a un gran temporal al doblar el cabo de Hornos y desapareció con sus 644 ocupantes sin que nunca se haya sabido de su suerte con certeza. Fue avistado por última vez en los 62 grados de latitud sur y 70



Retrato del brigadier, cedido por la familia al Museo Naval de San Fernando (Cádiz).

de longitud oeste, por lo que se estima pudo terminar en las Shetland del Sur.

La pérdida del *San Telmo* y su posible arribada a las tierras polares un mes antes que el británico, fue un suceso sobre el que quedó alguna memoria popular, luego olvidada y algo recuperada al renacer el interés español por el continente austral en los 80 del pasado siglo.

En los últimos años, se ha tratado (sin resultados irrefutables) de hallar el buque, que fue protagonista de diferentes publicaciones y de una exposición en el Museo Naval de San Fernando (Cádiz) con motivo del bicentenario de su desaparición (RED núm. 363).

TREINTA AÑOS DECISIVOS

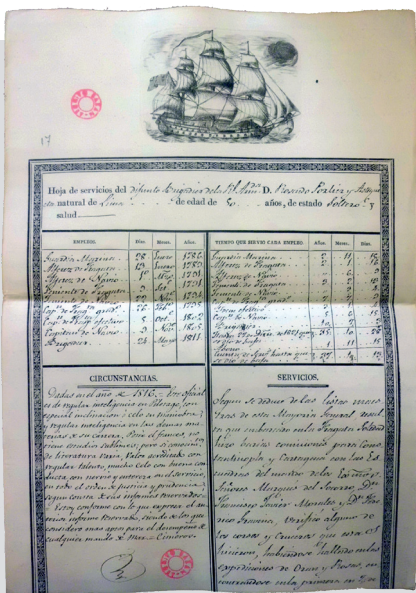
Su comandante —y de la división a Lima— era el brigadier Rosendo Porlier y Sáenz de Asteguieta; un marino de 48 años, con más de 30 de servicio, que había nacido en la capital de Perú en 1771.

Al margen del posible «descubrimiento» de la Antártida citado, su vida operativa reviste el interés de coincidir de lleno con un cambio histórico muy significativo a nivel internacional, así como en España y en su Marina.

Se graduó como oficial en enero de 1789, tras proclamarse Carlos IV como rey, y desapareció en época de Fernando VII, cuatro meses antes del levantamiento de Riego en enero de 1820, formando

parte de la última expedición naval significativa enviada a las Américas para luchar contra la insurgencia independentista de los virreinos hispanos.

Su vida activa coincidió con tres decenios muy convulsos que pivotaron sobre 1805 (año de la batalla de Trafalgar) y en los que surgiría un nuevo escenario internacional, con una España relegada



Hoja de servicios del limeño; escena del Combate de Trafalgar (Á. Ma Correllini Hernández, Museo Naval de Madrid), batalla en la que participó al lado de, entre otros, su mentor Gravina.



Archivo General de la Marina

Biblioteca Virtual de Defensa

a un papel de segundo orden y muy quebrantada. Esto sucedió, en gran medida, porque durante esos años prácticamente desapareció su Marina, tanto por la quiebra de la Hacienda, como por la ineptitud política de los dirigentes.

El limeño fue un marino vocacional desde niño. Inició su vida profesional como guardiamarina en Cartagena (1786) durante la década en la que el imperio español alcanzó su cenit, pero es posible que participara ya en la escuadra del ilustre José de Mazarredo que negoció la paz con Argel (1785).

UNA MARINA A TODA VELA

Tras el éxito contra Inglaterra en la Guerra de Independencia de Estados Unidos (1778-1783), el gobierno de Floridablanca culminó una bien estructurada política exterior, basada ante todo en una Marina fuerte para proteger las comunicaciones y el dominio de ultramar, vitales y prioritarios para la Corona.

Aunque estaba por encima de sus recursos, en los primeros años del reinado de Carlos IV España llegó a tener la flota numérica y técnicamente más potente de toda la centuria (76 navíos y 51 fragatas), tercera del mundo y en ocasiones segunda, tras la británica y la francesa. Además, los navíos «ildefonsinos» de 74 cañones —entre ellos, el *San Telmo*— serían considerados como los mejores de su porte en el mundo.

En sus primeros años ya de oficial, Porlier viajó a Nápoles y Constantinopla (actual Estambul), y participó en la

defensa y abandono de la plaza de Orán, con lo que concluyó la política de Carlos III para el Mediterráneo musulmán.

También estuvo —al igual que el *San Telmo* y a lo largo de 1791— en la escuadra del marqués del Socorro, destinada a frenar el intento británico de apropiarse de la isla Nutka (hoy Canadá), en la costa norte del Pacífico.

COSTES DE LA REVOLUCIÓN FRANCESA

Pero el reinado de Carlos IV se vio marcado desde su inicio por la fuerte perturbación causada por la Revolución francesa, que desataría una gran crisis política, económica y social, y provocó, sobre todo, la abrupta ruptura de la tradicional política exterior española ligada, durante buena parte del s. XVIII, a una alianza dinástica frente a Inglaterra.

España pasó de una independencia estratégica a un condicionamiento total, iniciándose una política vacilante de alianzas alternativas con París y Londres a lo largo de cuatro lustros. Un

La vida operativa de Porlier coincide de lleno con el nacimiento de un nuevo orden en el mundo

período en el que los intereses españoles fueron sistemáticamente relegados por esos «aliados», deseosos de usar los recursos hispanos para sus fines y no permitirnos una sola neutralidad.

La tensión con Francia alcanzó su cenit con el ajusticiamiento de Luis XVI en la guillotina (1793), provocando la Guerra de la Convención, concluida en 1795 y nefasta para las armas españolas. Ante la amenaza del enorme aparato militar terrestre galo, el primer ministro de Carlos IV Godoy se vio obligado a priorizar al Ejército a costa de la Real Armada. Durante la contienda, el futuro brigadier participó en la defensa y evacuación de la plaza de Rosas (Gerona).

Comenzó entonces el triste espectáculo de una España débil, que buscó mantenerse a flote frente a las presiones galas suscribiendo el Tratado de San Ildefonso (1796). Sin embargo, este reabrió la guerra marítima con Gran Bretaña hasta 1802 y que conllevó el bloqueo de las comunicaciones con América.

En ese período, Porlier participó, por ejemplo, en la defensa de Cádiz (1797) contra los ataques del afamado Nelson, quien tuvo que replegarse ante la decidida acción de las lanchas cañoneras de la Armada española. Por otra parte, pudo conocer a Napoleón en París.

La Paz de Amiens cerró el conflicto. Godoy buscó la neutralidad, pero Londres no iba a cejar en su afán de hundir la Marina y el imperio hispanos y no respetó la paz. Por sorpresa, atacó una flota de transporte española. Mujeres y niños

murieron en la famosa fragata *Mercedes*: empezaba un nuevo enfrentamiento contra el inglés (1804-1808).

Entonces, Bonaparte obligaría a la débil Monarquía hispana a dar un paso más en su confrontación contra Londres. Durante la campaña desarrollada en 1805 —con miras al intento de invasión de Inglaterra—, el oficial limeño participó en la expedición a la Martinica, donde mandó con éxito el asalto al «Isote del Diamante», fuertemente guarnecido por los británicos.

TRAFALGAR

La impericia del almirante galo Ville-neuve frustró la estrategia prevista y condujo a los combates —calamitosos para España— de Finisterre (Galicia) y Trafalgar (Cádiz): «El día más cruel que existe en la historia», según escribió en una carta a su padre nuestro marino, que luchó a bordo del navío *Príncipe de Asturias* junto a Gravina y Escaño.

La batalla gaditana (21 de octubre de 1805) se suele valorar como la causa determinante de la aniquilación de la Marina española, aunque no fue así, al menos, desde un aspecto cuantitativo.

El combate sí supuso el hundimiento moral de los marinos, como refleja el propio Porlier, y, además, fue el último acto que condujo a la atonía oficial total hacia la Armada, achacable a la estrategia terrestre francesa a partir del poco éxito de la campaña naval de 1805.

En 1807, Bonaparte decretaría el bloqueo continental contra Gran Bretaña, imponiendo la ocupación de Portugal, el gran aliado británico. Con esa excusa entrarían en España numerosas unidades galas. Su objetivo era secuestrar la Monarquía hispana para subordinar el país a favor de sus intereses, pero no contó con la respuesta que provocó.

El 2 de mayo Madrid se levantó en armas. Comenzó así la Guerra de la Independencia (1808-1814). Desde una óptica global, representó el definitivo cambio español de bando y la extensión del conflicto europeo al teatro de operaciones ibérico.



Instituto de Historia y Cultura Naval

Fragata de 40 cañones, semejante a la *Atocha*, liderada por el futuro brigadier durante la Guerra de la Independencia.

Desde una perspectiva nacional, generaría el quebranto económico total y una ruptura íntima de la sociedad. Gran parte de los españoles se lanzaron a la lucha en favor de los derechos de Fernando VII, aunque una fracción ilustrada optó por la alternativa afrancesada.

OCASO DE LA ARMADA

Pese a lo acaecido, al comenzar la guerra la Marina española aún tenía la tercera flota del mundo, pero fue esta contienda la que causó su destrucción.

A partir de 1809, se le exigió un masivo esfuerzo para afrontar la confrontación en tierra. Numerosos efectivos se convirtieron en fuerzas del Ejército, y los buques, arsenales y maestranzas fueron vaciados de medios y armamento

a favor de este. Con ello, resultó imposible tener al día los buques disponibles.

Aun así, marinos —a los que se debían 33 meses de sueldos— y buques casi sin repuestos, suministros ni dotaciones, protagonizaron un notabilísimo esfuerzo naval de respaldo al Ejército mediante el transporte de avíos, dinero y armas, el apoyo a tierra y el mantenimiento de las comunicaciones.

Porlier, ya capitán de navío y fiel a Fernando VII, participó en la rendición de la escuadra francesa del almirante Rosily en Cádiz (1808). Luego se haría cargo de la fragata *Atocha*, con la que actuó en las costas catalanas hasta 1810.

EMANCIPACIONES AMERICANAS

Como prolongación de lo sucedido en la Península, estallaron las emancipaciones americanas (1809-1825). Reflejo de la confrontación civil en la metrópoli entre fernandinos y afrancesados primero, y luego, entre liberales y absolutistas.

En cualquier caso, a favor de su éxito final jugó el lamentable estado en que llegó la Real Armada a ese período. Cayó el imperio hispánico en la América continental, pero los marinos se esforzaron lo indecible por mantener alto el pabellón en aquellos territorios.

Como en la Península, combatieron en tierra. Porlier luchó en México contra los insurgentes entre 1810 y 1813 al mando de un batallón de Marina, lo que le valió el ascenso a brigadier en 1811.

Los últimos años de su vida también estuvieron volcados en organizar expediciones contra los rebeldes americanos, viéndose obligado a luchar, ante todo, con la falta de recursos. Así, se le encargó preparar una flota contra los rebeldes del Virreinato de la Plata y luego mandar una división al Pacífico. Fue en el transcurso de esta última cuando desaparecía en aguas antárticas.

Aparte de su presencia en tales circunstancias, en Rosendo Porlier coincidieron otras situaciones que lo convierten en un buen ejemplo para conocer varias disyuntivas que debieron preocupar a nuestros marinos entre 1790 y 1820.



Plaza de Rosas (Archivo Gral. Militar de Madrid) en 1796, poco después de que el marino limeño la evacuara en la Guerra de la Convención.

Biblioteca Virtual de Defensa

LA CAMPAÑA DE ROSENDO PORLIER EN MÉXICO

(Agosto de 1810/ Febrero de 1813)

Durante dos años y medio, Porlier guerreó en tierras novohispanas contra los primeros movimientos emancipadores de los virreinos españoles. Llegó a Veracruz en agosto de 1810 conduciendo a México al virrey Venegas; desde allí mismo regresaría a la Península en febrero de 1813, esta vez, vía Cuba (III-1813). Cruzó el virreinato llegando al Pacífico, hasta el apostadero de San Blas. Tuvo destinos en Ciudad de México y Guadalajara; entremedias, participó en la acción de Zamora (I-1811). De vuelta, combatió en la citada capital guadalajareña (III-1811), para después defender Toluca entre septiembre de 1811 y junio de 1812, tiempo en el que, además, luchó en Tenango y Tenancingo. Las batallas de Puebla y Jalapa, libradas en octubre y diciembre de 1812, respectivamente, cerraron su campaña americana, fiel a la Corona y con la misión de sofocar la insurgencia independentista.



F. Navarro/ Mapa: Centro Cartográfico de Ejército/ Fuentes y textos: Alfredo Florensa, Esther P. Martínez y Archivo RED

DISYUNTIVAS

Primero, en el sentido profesional, los integrantes de la Armada española solo habían conocido la cooperación con la marina borbónica gala y el enfrentamiento encarnizado con la flota inglesa, lo que rompió la Revolución francesa.

Luego, tras la guerra de 1793 a 1795, la Francia napoleónica pasaría a ser de nuevo un aliado (1796-1808), pero ahora era prepotente y ejerció un auténtico colonialismo de los recursos navales españoles a su favor. En tales circunstancias y, aunque disciplinados, sintieron un profundo malestar por el poco airoso papel que los políticos les hicieron jugar, además, en condiciones precarias.

Sin embargo, lo peor fue la abierta antipatía suscitada entre los marinos de ambos países por razones ideológicas y profesionales. A raíz de su revolución y de la consiguiente purga, los galos poco tenían en común con los españoles.

Estos continuaban siendo mayoritariamente un Cuerpo aristocrático, conservador, disciplinado y mesuradamente apolítico, donde imperaba una notable religiosidad, que chocaba con el agnosticismo de los oficiales franceses.

Todo esto generó un desprecio mutuo y una difícil colaboración.

El cierto retintín con el que el malogrado brigadier se refirió en ocasiones a ellos muestra la desconfianza española hacia la capacidad profesional de la Marina francesa, que, a diferencia del Ejército napoleónico, no logró recuperar su nivel anterior a la Revolución.

Parece que existió un mayor respeto mutuo con los ingleses — más cercanos en cuestiones de afinidad ideológica —, pero tampoco resultó fácil la colaboración con ellos a causa de la prevención hacia las intenciones últimas del que era el tradicional enemigo naval hispano.

El brigadier calificó la jornada de Trafalgar como «el día más cruel que existe en la historia»

Además, Londres siempre buscó exponer al máximo a la Marina española para desgastarla. Si Gran Bretaña fue falsa e innoble como enemigo, lo fue bastante más como aliada. Aprovechó la ocasión para, por ejemplo, ayudar oficiosamente a los independentistas americanos, lo que luego haría sin tapujos.

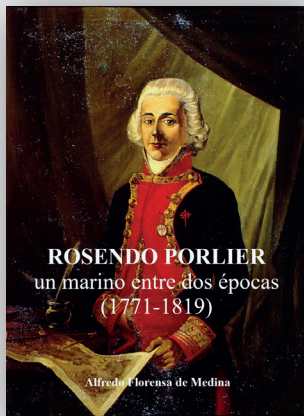
FAMILIA Y HONOR

En el terreno personal Rosendo Porlier, que pertenecía a una familia de origen galo, padeció la desconfianza que recorrió el país a partir del año 1789 hacia las personas de esta procedencia y que, incluso, costó la vida a algún oficial a manos del populacho.

El peor momento, a comienzos de la Guerra de la Independencia, fue cuando le acusaron de «afrancesado» porque lo era su padre, el marqués de Bajamar, y su hermano menor. Hecho que, sin embargo, no rompió la familia, siempre cariñosamente unida.

Además, seguramente vivió con dolor el ahorcamiento (1815) de su sobrino, el mariscal de campo del Ejército Juan Díaz Porlier, protagonista del segundo pronunciamiento liberal contra

Premio «Virgen del Carmen»



Portada de la biografía galardonada con el premio *Virgen del Carmen* 2021 de Literatura. La obra ha sido seleccionada *ex aequo* con el libro *Buques Menores y Fuerzas Sutiles, 1700-1850*, de Enrique García-Torralba.

LA edición 2021 de los Premios *Virgen del Carmen* de la Armada en su modalidad de Literatura ha distinguido la biografía: *Rosendo Porlier, un marino entre dos épocas*, ópera prima de Alfredo Florensa, autor del artículo principal de esta información y durante años periodista, adjunto al director y redactor jefe de la RED.

El trabajo se basa en horas de investigación y descubrimientos en diferentes fuentes civiles y militares, entre ellas, los archivos General de la Marina *Alvaro de Bazán* y los generales militares de Madrid y Segovia. A partir de ahí, Florensa conduce al lector por tres decenios que cambiaron la historia de España, pero, también, del mundo.

Nuestro país dejó atrás el Antiguo Régimen, sufrió —como toda Europa— la onda expansiva de la Revolución francesa y las complicadas relaciones con el emperador Bonaparte, líder a quien una España en horas bajas terminó frustrando.

En suelo patrio se libró la Guerra de la Independencia, parte de un escenario bélico mayor, que dividió al país en la Península y en ultramar. Se perdió la América continental... y, de todo ello, fue testigo y actor el brigadier Porlier, cuya biografía es un hilo más del complicado tapiz hispano de la época.

Esther P. Martínez

Fernando VII. Rosendo le había apadrinado y traído de La Habana en 1802 para iniciar su carrera militar.

Finalmente, aunque llegara con solo cinco años a España, era un limeño en plena emancipación virreinal. Apostó por una fidelidad total a la Corona, contrastando con otros marinos nacidos en ultramar adheridos a dicho movimiento.

¿CÓMO ERA EL BRIGADIER?

De su apariencia, al parecer un tanto enjuta, ha perdurado un retrato que, según comenta el actual marqués de Bajamar, fue encargado por una sobrina del brigadier en la década de 1830 y recientemente ha sido cedido al gaditano Museo Naval de San Fernando.

Soltero, con un alto sentido del honor, ferviente católico y orgulloso caballero profeso de la Orden de Santiago, nuestro protagonista fue desde muy joven un marino vocacional que intentó entrar en la Real Armada con solo 13 años. Lo lograría con 14, mediante una «Dispensa real de edad».

Pese a vivir en una época en la que fue muy usual la transferencia de oficiales de la Marina al Ejército, nunca dejó la Armada y siempre ponderó su oficio.

No detentó el mando de un buque hasta el año 1808, pero hizo una carrera rápida y brillante durante la primera mitad de su vida militar, facilitada —al menos inicialmente— por la buena relación de su familia en la Corte.

Además, desde temprano perteneció al entramado profesional del torno del ya citado Mazarredo y de Antonio Valdés, secretario de Marina, entre otras responsabilidades. Hecho que apunta las buenas aptitudes que debía tener.

De ambas cosas, parece que nació su estrecha vinculación con el gran marino Federico Gravina, mentor y protector más directo. Entre 1790 y la muerte de este (1806) a causa de la herida recibida en Trafalgar, le reclamó en repetidas ocasiones como ayudante y promovió prácticamente todos sus ascensos hasta capitán de navío. Tenía solo 24 años.

UN MARINO TODO TERRENO

Junto a él, su aplicado discípulo desarrollaría experiencia en las labores de «estado mayor» y en las acciones de proyección sobre la costa, en especial, en el uso de la artillería. Que no ejerciera mandos embarcados en la primera mitad de su carrera, no implicó falta de experiencia en navegación, puesto que en distintos períodos sin destino parece que operó en buques corsarios y mercantes.

A partir del final de la Guerra de la Independencia, su carrera se ralentizó hasta cierto punto, pero fue bien considerado por sus superiores.

Un informe reservado, firmado en 1816, por el Comandante General del Departamento de Cádiz, Baltasar Hidalgo de Cisneros, hace constar que «este oficial [Porlier] es de regular [buena] inteligencia en Pilotage, con especial inclinación ò celo en maniobra, y regular inteligencia en las demás materias de su carrera».

Hidalgo añade: «Valor acreditado con regular talento, mucho celo con buena conducta, con nervio y entereza en el servicio, en todo el orden de justicia y prudencia». Y, finalmente, le califica como un profesional de la Marina «de los que considero más aptos para el desempeño de cualquier mando de mar».

Tal valoración tras treinta años de servicio le otorgó su último destino, el mando de la expedición en cuyo tránsito desaparecería camino de Lima, la ciudad donde nació hace ahora 250 años.

Alfredo Florensa

Hombre «de los más aptos para el desempeño de cualquier mando en la mar», señaló el comandante general B. Hidalgo