

NOVES DADES SOBRE EL RAID BRITÀNIC CONTRA ROSES DE L'1 DE NOVEMBRE DE 1809

PABLO DE LA FUENTE

Investigador associat al CASC*

MARCEL PUJOL I HAMELINK

Professor d'arqueologia a l'ESCRBCC** i investigador associat al CASC

Una de les tasques encomanades al Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC) és la protecció del patrimoni cultural subaquàtic. Per assolir aquest objectiu, una de les accions dutes a terme és l'actuació sobre jaciments en perill a causa del risc d'espoliació o destrucció per obres, ja siguin públiques o privades. És pot afirmar que el CASC té avui una línia clara de recerca sobre la Guerra del Francès amb bones perspectives de futur.

Les excavacions dels derelictes Roses II i Perola V presenten un denominador comú: es tracten de dues embarcacions enfonsades a la badia rosinca durant l'atac britànic de l'1 de novembre de 1809, una de les accions culminants de la Guerra del Francès al mar. La primera ha estat identificada com la gavarra francesa *Lamproie*, excavada sota la direcció de X. Nieto durant la dècada dels vuitanta, una de les actuacions pioneres del Centre. La segona és una canonera britànica enfonsada pels defensors francesos durant aquest atac, i que fou excavada per l'equip dirigit per X. Raurich ja entrada la dècada dels noranta.

La publicació d'una monografia l'any 2003 sobre aquest treballs no ha aturat la tasca de recerca dels investigadors.¹ Ans al contrari, ha estat un punt

* Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya – Museu d'Arqueologia de Catalunya, Generalitat de Catalunya.

** Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya, Generalitat de Catalunya.

¹ M. PUJOL & AL.; *Roses II, Perola V i Presido: tres vaixells enfonsats a l'Empordà Durant la Guerra del Francès (1808-1814)*, Girona: CASC, 2003. Les referències no citades explícitament es troben en aquesta monografia.

de sortida en el coneixement relatiu a les complexitats de la Guerra del Francès al mar, estratègicament decisiva en el desenllaç del conflicte, així com les perspectives que una acurada intervenció arqueològica ofereix.

La present comunicació pretén aportar noves notícies sobre l'estat de la recerca sobre el raid britànic de la matinada de l'1 de novembre de 1809, una operació curosament preparada.

BRITANNIA RULES THE WAVES

Les operacions de la marina britànica a la costa catalana és una de les claus fonamentals menys conegudes de la Guerra del Francès.

Els triomfs a la mar minvaren les capacitats de les forces franceses, que al llarg del conflicte tingueren carències logístiques importants i problemes operatius. La comunicació fou el gran problema. Tan sols cal citar les queixes del govern imperial. La correspondència rebuda de Catalunya era més irregular que la de qualsevol altre punt de la península. Del tot coherent amb el malestar del gerent del consolat francès a Barcelona. El setembre de 1809 reconeix haver rebut correu per terra únicament en dues ocasions.

Que el paper dels britànics al mar seria un factor determinant va ser una presumpció encertada del governador de Tarragona, Juan Smith, oficial de l'Armada d'origen anglès. Dies abans de la formació de la Junta Superior de Catalunya envià un falutx a trobar la *Mediterranean Fleet* per tal de sol·licitar formalment la cooperació militar del que havia estat fins aleshores un enemic, mig any abans de la formalització de l'aliança hispanobritànica.²

La primera fita de la col·laboració aliada va ser la defensa de Roses. Això no significa que fos l'única. El contacte amb la marina britànica fou fluid també en altres punts de la costa. Com a exemple, la logística del bloqueig naval anglès de Barcelona fou sostinguda per la Junta de Mataró, proporcionant aigua i acceptant el pagament de la carn amb lletres gibraltarenyes de difícil

² A. MOLINER PRADA, *La Catalunya resistent a la dominació francesa. La Junta Superior de Cataluña (1808-1812)*, Barcelona, 1989, 25. L'aliança hispanobritànica fou signada el 14 de gener de 1809. AGM/CF/17/44 (98-109).

reemborsament.³ El 26 de setembre de 1808 la Junta Superior de Catalunya proposa al «Comandante de las fuerzas navales de S[u] M[ajestad] B[ritánica] en Rosas» certes mesures per tal de fer més eficaç el bloqueig de Barcelona «y se sirva deputar un embiado que resida cerca de esta Suprema Junta [de Cataluña], por medio del qual sea más facil la dirección de los asuntos que convenga tratar con aquel gobierno».⁴ No és aquest el lloc per endinsar-nos en detalls del que fou el setge i la pèrdua d'aquest port. Tan sols cal esmentar que aquesta conquesta no solucionà el gran problema dels francesos a Catalunya: abastir Barcelona per mar.

Els esdeveniments del comboi d'octubre de 1809 marcaren un abans i un després de la guerra marítima. Des de l'esclat de la guerra, atesa la complexa situació estratègica, els francesos s'havien plantejat la necessitat d'abastir Barcelona per mar. Veient els perllongats bloquejos anglesos, els francesos, per tal de protegir el seu cabotatge, desenvoluparen a la Mediterrània una xarxa de bateries de defensa costanera amb el suport d'una línia semafòrica. A més a més, desplegaren dues flotes lleugeres a Barcelona i a Roses, una vegada conquerida la localitat alt-empordanesa a final de 1808, amb la missió de perllongar el cabotatge vers la capital catalana. Però el problema d'aquest sistema fou no disposar d'un control total sobre la costa entre la frontera i Barcelona. A més de les constants accions dels britànics contra aquest tràfec, el cabotatge francès va haver d'enfrontar-se també amb els corsaris patentats per la Junta. Com en el cas de les forces terrestres, amb la formació de cossos de miquelets i sometents, la juntes corregimentals amb territori costaner assumiren l'expedició de patents de cors, cosa que generà conflictes. Aquest va ser el cas de la Junta de Girona i la Comandància de Marina de Palamós. La Junta s'havia abrogat l'expedició de rols i patents de navegació. El tema de fons era econòmic, atesa la participació per a l'expedidor a les preses corsàries. El capità de fragata Jerónimo Tabern, comandant de Marina de Palamós, argumentà la il·legalitat de la mesura pel fet que l'Ordenança General del Cors no havia estat derogada.⁵

³ ACA/JSC/68.

⁴ TNA/ADM/1/414 (241).

⁵ ACA/JSC/68.

L'altra opció era conduir els combois per aigües obertes. Això significava el major desafiament al poder naval de la Royal Navy. Aquests, utilitzant Maó com a base principal, sotmetien la marina francesa a una constant pressió, bloquejant Toló, el seu principal arsenal a la Mediterrània i patrullant ufanosament per aquestes aigües.

La solució de la guerra era evitar el bloqueig anglès. O, fins i tot, desafiàr-lo. Ja durant el primer any de guerra es volgué organitzar un gran comboi portador de queviures a Barcelona escortat per vaixells de guerra en alta mar. Però fracassà per diversos problemes organitzatius, entre els quals els entrebancs posats por l'administració de la duana de Marsella, tot i les ordres taxatives de l'Emperador.⁶ L'alternativa era el cabotatge, bé formant petits combois escortats per unitats lleugeres, o bé per lliure utilitzant tot tipus d'estratagemes. Les operacions d'intel·ligència dutes a terme en territori francès feren que els anglesos no triguessin a adonar-se, gràcies al seu aliat català que la Marine Impériale havia muntat a Banyuls, de la Marenda una oficina de falsificació amb «*sellos de todos los pueblos de esta costa y q[ue] valiendose de ellas hacen las polisas de sus cargasones figurando salir de la Selva, Blanes u otros pueblos de aquella parte con destino al campo de Tarragona, y tal vez embarcando sujetos catalanes traydores a la patria*» per tal d'enganyar els vaixells anglesos que patrullaven per la zona.⁷

L'epopeia del comboi d'octubre de 1809 és un dels punts culminants de la guerra, tot i que hi va haver un precedent immediat l'abril d'aquell any. El dia 24 salpà de Toló cap a Barcelona una força sota el comandament d'un destacat veterà de Trafalgar, el contraalmirall Cosmao Kerjulien, formada per cinc navilis –el *Robuste*, el *Donawerth*, el *Genois*, el *Borée* i el *Lion*– i les fragates *Penélope* i *Pauline*, que havien de protegir els transports *Languedocienne*, *Champenoise*, *Cados*, *Allége n° 2* i *Mouche n° 20*. En vista de la pressió anglesa, els vaixells buscaren refugi a Roses, una circumstància que ja havia estat prevista com a opció en la planificació operativa prèvia, on es pren en consideració l'ordre del 13 d'abril del ministre de Marina al prefecte de Toló: «*Quelle est la situation de la baye de Roses sous les rapports de la déffense et de la protection qu'elle peut donner soit à des combois, soit à des Batiments de guerre*»

⁶ SHD/MT/2A/70; i també V. BRUN, *Guerres maritimes de la France: port de Toulon. Ses armements, son administration, depuis son origine a nos jours*, Paris, 1861, t. II, 491.

⁷ ACA/JSC/68.

i també «*combien de bastiments de commerce peuvent y être a l'abri d'un attaque de l'ennemi*».⁸

Una part del comboi fou desembarcat a Roses, i a mitjan maig, la força de Cosmao tornarà a Toló. Els transports *Languedocienne* i *Champenoise* foren escortats fins a Barcelona per la flotilla de Roses, formada per la corbeta *Tactique* i els avisos *Victoire* i *Thisbé*.

EL COMBOI DE BAUDIN

Sis mesos després, a l'alba del 21 d'octubre salpà de Toló, sota el comandament del contraalmirall Baudin el major comboi que fins aleshores els francesos havien noliejat. La seva missió era abastir la guarnició de Barcelona, bloquejada per terra i per mar. El grup d'escorta era format per tres navilis de línia –el *Robuste*, el *Borée* i el *Lion*– i dues fragates –la *Pauline* i la *Amélie*– i protegia un total de dinou transports i las gavarres armades *Lamproie* i *Durance*.

De manera coetània a la força de Baudin, a les 7 del matí es realitzà una sortida de descoberta per tal de reconèixer la presència d'unitats angleses. Aquesta força era formada pels navilis *Ajax* i *Genois* i les fragates *Pénélope* i *Pomone*. Una vegada assegurada l'àrea, el comboi ancorat a Saint Georges va començar a fer via. Dues hores més tard, intentà doblar el cap Cépet, maniobra delicada que obligà el *Borée* i el *Lion* a tornar a tirar l'àncora. Tant és així que al migdia encara no havien passat totes les embarcacions del comboi i l'*Ajax* informa sobre la presència de dues veles a tres llegües al sud/sud-oest. Una de les quals era l'homònima anglesa *Pomone*, una fragata sota el comandament del capità Barrie. L'altra, no identificada pels francesos, era, molt possiblement, una altra fragata anglesa, l'HMS *Alceste*, destacada per Lord Collingwood a la patrulla d'aquell sector. El HMS *Pomone* comunicà a l'*Alceste* la posició dels francesos. Aquesta informació provocà el moviment de quinze navilis, tres fragates i una corbeta que en aquell moment es trobaven a la costa catalana.

Un primer aspecte interessant a analitzar és la qualitat de la informació quan es produeix la reacció del nucli principal de la *Mediterranean Fleet*. Barrie

⁸ SHD/MT/2A/79.

informa de la presència de set navilis de línia, identificació errònia, ja que les unitats de combat de la marina imperial que formaven la descoberta eren quatre, i tan sols dos eren navilis. Atesa la distància a la qual la descoberta detectà *Barrie* i el seu HMS *Pomone*, cal significar que aquest pogué detectar, tot i que no identificà detalladament, una part del comboi i la seva escorta. Malgrat que el capità anglès guaità la presència de set navilis, entre l'escorta i la descoberta tan sols n'hi havia cinc, la qual cosa permet concloure que va confondre les fragates amb suposats navilis. És raonable assumir que de les set unitats detectades per *Barrie*, quatre eren de la descoberta –entre les quals l'homònima francesa *Pomone*–, mentre que la resta eren tres de les cinc unitats de l'escorta. La maniobra de descoberta fou un fracàs, atès que el comboi fou detectat, tot i les contradictòries informacions de *Barrie*.

Un dels factors que facilità la tasca de reconeixement anglesa fou la complexa progressió del comboi. A les 3 de la tarda les principals unitats van haver de remolcar la resta. El *Robuste*, que arrossegava cinc transports va tenir importants danys en xocar amb el bergantí *Grondin*. El *Borée* va haver de tirar quatre transports, i la *Pauline* i les dues gavarres remolcaren tres cadascuna. Baudin ordenà rumb oest/sud-oest, quan finalment el *Lion* es reuní a la resta del grup, mentre la força de descoberta tornava a Toló. Una hora més tard, a tres llegües del comboi es tornà a divisar una fragata enemiga, possiblement l'HMS *Alceste* de Maxwell. Baudin donà ordre de virar a l'oest i el *Robuste* va transmetre senyal de preparar-se per combatre. A les 8 del vespre el *Lion* es posà a remolcar el pinc *Alsacienne*, mentre que la fragata *Amélie* es va unir al navili *Robuste*. A partir de les 11 de la nit s'ordena a aquesta fragata avançar i fer rumb oest/sud-oest per tal de vigilar la ruta. A última hora del dia 21, finalment tot el comboi havia passat el cap Sicié.

Tot i el progrés durant el dia 22, l'amenaça d'un atac contra el comboi era alta, atesa la lentitud i la detecció realitzada pels britànics el dia anterior.

Les fragates de l'escorta en missió de reconeixement tàctic no evitaren que a les 8 del matí del dia 23 el capità Bullen, des de la fragata HMS *Volontaire*, comunicés la localització del gros del comboi en marcació est. Dues hores més tard, l'HMS *Pomone* precisava la situació i identificava els tres navilis adscrits a l'escorta. La reacció de Collingwood fou destacar un grup de combat de vuit unitats liderat pel contraalmirall George Martin.

A partir de les 10.30, amb el comboi a nou llegües al sud-est/sud del cap de Creus, aquest entra en contacte amb el grup de Martin, al qual es van anar

afegint altres unitats del gros de la flota de Collingwood. En vista d'aquesta situació, Baudin ordena deixar anar les embarcacions remolcades i que els transports intentin arribar a Roses, excepte les gavarres *Lamproie* i *Durance*. Totes dues eren embarcacions de la marina imperial concebudes per a tasques logístiques, tot i que el seu artillat i les seves característiques marineres permetien el seu ús com a corbetes. Els navilis i les fragates de Baudin naveguen rumb sud a fi d'atraure els anglesos mentre el comboi intentava internar-se a Roses.

La ruptura del comboi de Baudin introdueix un judici de valors que ha de ser prudent respecte a qualsevulla asseveració categòrica, atesa la complexitat de la guerra naval. Tot i això, l'actuació del comandament francès ha de ser jutjada amb severitat.

L'operació de descoberta va ser un fracàs total, ja que no va impedir que les fragates angleses desenvolupessin les missions de reconeixement que acabaren per localitzar el gros del comboi. Cal tenir present que la marina imperial comptava a Toló amb prou mitjans per cegar el reconeixement britànic. Bona prova d'això és la quinzena de navilis de què disposava, entre els quals n'hi havia tres d'impressionants de tres cobertes: l'*Austerlitz*, de 118 canons; el *Commerce de Paris*, de 110, i el *Majestueux*.

<i>Lesquadra de Toló (1809)</i>		
Unitats	Artilleria	Vaixells
3 Navilis de Tres Cobertes		
2	118	<i>Austerlitz, Majestueux</i>
1	110	<i>Comerse de Paris</i>
14 Navilis de dues cobertes		
2	80	<i>Robuste, Donawerth</i>
12	74	<i>Danube, Ulm, Annibal, Borée, Genois, Breslau, Magnanime, Ajax, Suffren, Lion, Moscou (*), St. Pierre (*)</i>
4 Fragates		
4	44	<i>Pauline, Pomone, Pénélope, Proserpine</i>
Font: SHD/MT/2A79 (*) Russos		

La lentitud del comboi és un aspecte a valorar. Primerament, facilitaria una descoberta més ben coordinada, desplegada de tal manera que hagués permès no tan sols detectar la presència de forces hostils, sinó impedir que

aquestes albiressin el comboi. A més, el comandament francès hauria d'haver considerat la creació de parany a fi i efecte d'atreure la força de resposta de Collingwood.

La potenciació de l'esquadra de Toló, fent operatives les principals naus de combat, havia estat una de les mesures prioritàries de la política naval francesa. El principal problema dels francesos eren les tripulacions. El sistema d'*inscription maritime*, servei militar cíclic per als agremiats de mar, era insuficient, cosa que va estendre el reclutament obligatori al servei naval.⁹ La intel·ligència naval britànica estava al corrent de la idea de traslladar mitjançant la xarxa de canals fluvials la tripulació de sis navilis francesos i dos danesos des de les boques de l'Escalda fins a Toló: «*It appears that every means was to be taken to make the Fleet at Toulon as powerful as possible, by removing the companies of Mose and Scheld over land to complete them.*»¹⁰ L'origen de la informació va ser un correu francès interceptat per les tropes espanyoles amb una carta del ministre de Marina a Napoleó en què s'esmenta la «*grand difficulté de faire sortir une escadre de l'Escault dans cette guerre*» i considera «*la faiblesse des équipages de tous vos bâtiments, l'insuffisance absolue de l'Inscription Maritime et le nombre des vaisseaux que restent à armer, on conçoit que les matelots de l'Escault peuvent recevoir une destination qui entre d'avantage dans tous les desseins de Votre Majesté*». Com es pot veure, la idea era reforçar les tripulacions de l'esquadra de Toló, en què quasi una quarta part de la marineria era piemontesa i genovesa, a més de mig miler d'espanyols, portuguesos i napolitans. L'octubre de 1809, la intel·ligència britànica valorava que l'Esquadra de Toló era capaç fer sortir a la mar alhora onze dels seus navilis.

El comboi de Baudin era un pla massa previsible estratègicament i extremadament vulnerable en els seus detalls tàctics. Un altre cop, la intel·ligència britànica estava perfectament al corrent de la seva preparació. Així ho recullen les paraules textuais de Collingwood: «*In my letter of the 16th September, their Lordships would be informed of the intelligence I had received relative to the intended movements of the French Squadron, and the reason for changing my station to S^t Sebastian.*»¹¹ Tan sols calia esperar el moment. També contribuï al desastre la confiança dels francesos vers l'aparent debilitat del bloqueig

⁹ BRUN, *op.cit.*, 493-494.

¹⁰ TNA/ADM/1/415 (21).

¹¹ TNA/ADM/1/415 (87).

naval anglès.¹² A la força d'escorta del comboi que el contraalmirall Cosmao Kerjulien havia dut amb èxit a l'abril a Barcelona, a més de la participació dels mateixos navilis i fragates que liderà Baudin, també participaren els navilis *Donawerth*, *Genois* i *Lion*. És per això que cal considerar que els francesos van ser atrets a un parany monumental. Prova d'això és l'extraordinària quantitat de naus de combat reunides per Collingwood i que, certament, impressionaren un Baudin que es va veure superat.

Pel que fa al desenvolupament del comboi, cal jutjar venialment els accidents per col·lisió entre les embarcacions. Són imponderables marcats per les dificultats d'organització i coordinació. El que sí que fou un error tàctic important fou la ruptura entre l'escorta i el comboi en aigües catalanes. És justificable la maniobra de diversió per part de les unitats de combat per tal d'atraure el gros de la força anglesa i permetre la retirada del comboi a l'empara del port de Roses. Allò injustificable és l'abandonament del mateix per part de Baudin. El vent dominant de l'est a partir de la ruptura no és un argument utilitzable, ja que tant les naus de combat franceses com les angleses que les perseguïen pogueren navegar rumb al nord. Roses, amb la seva badia i les seves fortificacions, podia donar aixopluc a totes les embarcacions. Durant la Guerra Gran havia estat la base de l'esquadra de Federico Gravina. I no tan sols això, cal recordar que durant la preparació del comboi anterior, fins i tot el ministre de Marina havia sol·licitat informes sobre les possibilitats de Roses en aquest sentit.

L'arribada dels transports a Roses era una solució, però solament parcial. Continuava sense resoldre's satisfactòriament la provisió de Barcelona, una guarnició gairebé incomunicada. I la divisió entre el comboi i l'escorta feia desesperada la situació, ja que la possibilitat de transport per terra no era factible i la sortida al mar de las naus sense escorta era quasi un suïcidi.

La ruptura entre el comboi i l'escorta provocà rèdits immediats als anglesos. I el capità Barrie se n'aprofità. La situació del seu HMS *Pomone* a l'est dels francesos i el vent bufant amb el mateix component facilità la cacera: capturà i destruí dos bergantins, dues bombarderes i una goleta. Si s'afegeix una altra embarcació desapareguda, tan sols tretze de les dinou unitats del comboi trobaren refugi a Roses.

¹² BRUN, *op.cit.*, 508-509.

LA URPADA DEL TIGRE

L'últim acte de la funció havia de ser liquidar la resta del comboi refugiat a Roses. Pot sobtar el llarg interval de temps entre la ruptura del comboi el 23 d'octubre i l'assalt de la matinada de l'1 de novembre. Un primer factor que retardà l'operació fou que fins a la destrucció dels navilis *Robuste* i *Lion* a Les Aresquiers –no gaire lluny de Seta–Collingwood no pogué centrar-se en l'objectiu final de l'operació, ja que la resta aconseguí fugir. A més, l'operació d'assalt va ser planificada amb molta cura. La combinació d'ambdós factors permeté als francesos el desembarcament d'una bona part de la càrrega. Però en aquell moment la finalitat no era la captura o destrucció de queviures i municions, sinó infligir un dany a la moral de la marina francesa.

En la planificació tàctica, l'experiència prèvia de la marina britànica fou capital. Una entrada amb força d'unitats principals era un suïcidi. El maig de 1808, Sir William Hoste, amb el seu HMS *Amphion*, intentà endinsar-se a la badia i capturar la fragata *Baleine* infructuosament. Ara calia esperar una resistència molt contundent des de les defenses terrestres. Prova d'això era la lliçó del posterior setge d'aquell mateix any: l'artilleria del castell de la Trinitat eficaçment emprada comprometia seriosament la presència de qual-sevol flota hostil.

Per tant, la liquidació de les embarcacions franceses depenia forçosament de neutralitzar el foc terrestre. Per tal d'assolir aquest objectiu, el comandament britànic dissenyà un pla d'atac fonamentat en un assalt nocturn amb forces subtils. La foscor i la dispersió d'objectius dificultaria en gran mesura l'acció de l'artilleria de les fortificacions. L'atac fou retardat fins a la matinada de l'1 de novembre coincidint amb l'entrada de la lluna en quart minvant, cosa que contribuí a cegar les defenses.

Un altre cop cal tornar sobre els errors de Baudin. L'absència de les unitats de l'escorta fou un factor que condemnà el comboi a la destrucció. Amb els navilis i les fragates encastellades a la badia, la posició francesa contra un atac de forces subtils hagués estat molt sòlida. Com a dada significativa, una vegada trencat el comboi, les naus d'escorta buscaren neguitosament un port capaç i artillat per tal de defensar-se dels atacs anglesos. Tant el *Robuste* com el *Lion*, tot i la seva desesperada situació als bancs de Les Aresquiers, es van fer forts durant dos dies contra els atacs dels bots anglesos. És per això que la totalitat de les embarcacions emparades en un port com el de Roses

haurien gaudit d'una sòlida posició defensiva contra qualsevol de les diverses opcions tàctiques que Collingwood hagués planejat.

Un aspecte capital a la planificació és la figura de Sir Benjamin Hallowell, capità del navili HMS *Tigre*, fou el cap de l'esquadró a qui es confià l'assalt. A més de la seva nau, Hallowell tenia a les seves ordres els navilis *Cumberland* i *Volontaire*, les fragates *Apollo* i *Topaze*, i les corbetes *Philomel*, *Scout* i *Tuscan*.

Que Collingwood encarregués a Hallowell aquesta missió no és estrany. Cal considerar el seu paper en la batalla del Nil (Aboukir, 1798). Una acció amb unes especificitats operatives similars al repte que suposava l'assalt a Roses. El problema tàctic era molt similar: la presència d'una flota ancorada a l'empara de forces terrestres. Aquest llunyà referent egipci entronca de manera concreta amb l'imaginari a l'entorn de la figura de Nelson, referent inoblidable de la *Royal Navy*. Hallowell fou qui capturà el navili francès *L'Orient* durant la batalla, i amb la fusta del seu arbre mestre es fabricà el sarcòfag que encara conté les despulles de Lord Horatio Nelson a la catedral de Sant Pau de Londres.¹³ A més, Hallowell comptava amb un primer oficial per a qui les aigües de la badia de Roses eren un llibre obert: el tinent John Tailour, a qui es confiaria el comandament de les forces subtils, pocs anys enrere havia naufragat en aigües del golf de Roses, on els serveis secrets britànics s'ocuparen de la seva repatriació.¹⁴ Això obre la possibilitat de fonts d'informació endògenes. Aquesta opció cal diluir-la atès l'anecdòtic nombre de catalans embarcats com a tripulants. Com a exemple, si es pren el rol de l'HMS *Tigre*, la majoria de la marineria és britànica, i hi destaca la presència de molts irlandesos de diversos punts de l'illa com ara Dublín, Kilkenny, Cork, Donegal o Londonderry. Tanmateix, l'HMS *Tigre* era una torre de Babel flotant: polonesos, napolitans, suecs, hanseàtics, danesos i, fins i tot, enemics, com ara algun nord-americà de Connecticut i bastants francesos. D'origen català o similar apareixen dos mariners: Francesc Jebert, àlies *Paul*, de 39 anys, que s'allistà a Maó el 12 de gener, fet que fa sospitar que era menorquí, i Francesc Olivé, de 19 anys.¹⁵

L'ús de bots en comptes d'una entrada a la badia amb les unitats principals, tal com havia fet Nelson una dècada enrere, fou desestimat. Les fortificacions de Roses defensaven molt millor la badia que el fort d'Aboukir. La

¹³ T. POCKOCK, *Horatio Nelson*, Londres, 1999, 165 i 339.

¹⁴ P. DE LA FUENTE, «El naufragio del HMS *Hindustan*», *AIEE*, 38, 2005.

¹⁵ TNA/ADM/37/2263.

llició dels precedents concrets anava per aquest camí: l'experiència de Hoste era indicativa d'allò que podia passar.

Tots els factors apuntats maduraren la concepció tàctica de l'operació. Però enviar una seixantena de bots que havien de navegar en silenci, a les fosques i guardant la formació fins a la zona d'objectius no era gens senzill.

El llum verd no arribà fins al matí del dia 30. Hallowell recorda com el desenvolupament de l'operació es realitzà «*in obedience to your Lord ship's order of the 30th*».¹⁶ Efectivament, el quadern de l'HMS *Tigre* anotà la recepció del senyal 211 a les 08.30.¹⁷ El problema és que el quadern de l'HMS *Ville de Paris* no registra la transmissió.¹⁸ No obstant això, el testimoni d'un oficial anònim afirma que el dia 29 «*we this day joined Lord Collingwood off Cap Sebastian*», atès que una part del comboi «*had got safe into the Bay of Rosas. Lord [Collingwood] determined upon their destruction*».¹⁹ La concepció tàctica de l'operació pretenia culminar una victòria estratègica decisiva. No solament es volia aniquilar la resta del comboi, sinó que s'aprofitaria el feliç resultat de l'operació com a bufetada psicològica a l'enemic. El dia 31, l'esquadró a les ordres de Hallowell llançà un assalt amb bots coronat amb èxit contra les illes Medes, i va prendre el fort de Sant Miquel, a la Meda Petita, sense gaire resistència. El 3 de febrer de 1810, Collingwood va escriure a Lord Mulgrave, Primer Lord de l'Almirallat, a bord del seu *Ville de Paris* enfront el cap de Sant Sebastià agraint la felicitació per la destrucció del comboi i l'alliberament de l'arxipèlag: «*Nothing could be more gratifying to me than the letter I have received from your Lordship, congratulating me on the success of the Squadron on destroying the convoy –and in liberating the Islands [Medas] from the governments of the French– for which I beg to give your Lordship my best and most sincere thanks– It is one of the great blessings of my life, when His Majesty is pleased to approve my conduct– and the observation he was graciously pleased to make to your Lordship– on that occassion [sic] has made me very happy– I have commented to Adml. Martin – Capt. Hallowell and the officers who went against the Islands the approbation with which their service and considered by your Lordship and the Admiralty.*»²⁰

¹⁶ TNA/ADM/1/415 (88).

¹⁷ TNA/ADM 51/2910 (1).

¹⁸ TNA/ADM/50/74.

¹⁹ NMM/HIS/C-12.

²⁰ TNA/ADM/1/416 [84]. A final d'agost de 1808, Andrés Joly, Governador de les Medes des de 1803, havia sol·licitat a la Junta Superior altres vacants, la qual cosa ens parla de la situació de les illes. ACA/JSC/69.

EL PRECEDENT: <i>L'assalt a les Illes Medes</i>				
Hora	Nau	Marca	Rumb	Observacions
0800	<i>Volontaire</i>	"Cape Creux NNE 6 leagues"		"the <i>Tigre</i> NWbW 1 mile employ[e]d following the motions of the <i>Tigre</i> "
0800	<i>Tigre</i>			"Light wind. Got springs out of the stern ports. Lent the bower anchors. Hoisted one of the boats out." ^(*)
0900	<i>Tigre</i>		ENE	És el rumb que utilitzà el <i>Tigre</i> per anar a recuperar els bots. ^(**)
1000	<i>Tigre</i>	"Roses NbW"		"Got the boat in again. Sounded in 69 fathoms. Soft mud. (Roses...) A high swell from the Eastward"
<p>A les 08.00 s'inicià l'operació. De les dades exposades es pot inferir la quasi nul·la resistència de la guarnició francesa: entre la bogada d'aproximació, la presa del fort i el reagrupament de l'esquadró tan sols hi ha un parell d'hores. Els bots van ser arriats a la mar i s'iniciaren una sèrie d'exercicis que duraren fins a les 10.00. El quadern del <i>Volontaire</i> només manifesta que se seguiren les instruccions del <i>Tigre</i>, però dóna la posició del grup amb el Cap de Creus a 6 llegües NNE i a una milla del <i>Tigre</i>.</p> <p>^(**) Això fa palès el fet de voler ambientar les condicions del posterior atac aquella mateixa nit contra Roses. Com a exemple, s'intentaren imitar els factors que podien condicionar l'assalt, atès que els bots navegaren vers mar obert amb un vent variable.</p>				
<p>Font: TNA/ADM /51/2910 (1); 53/1472</p>				

L'acció contra les Medes serví alhora d'entrenament realista. S'imitaren les condicions que se suposava que podien condicionar el proper atac contra Roses. Tot i ser una travessia més curta, el més important era exercitar les etapes de l'operació: organització, formació, referències diürnes útils per al combat nocturn i maniobra. Una sèrie d'elements de referència pel seu perfil a l'horitzó eren similars a l'important objectiu que s'havia d'atacar a la nit: el fort de les Medes podia assumir el paper del castell de la Trinitat; la punta de l'Estartit faria el mateix amb les muralles de Roses; i la màniga de mar representaria la zona d'objectius. També es procurà una maniobra amb un rumb i un règim de vent similar a les futures condicions del combat.

<i>Una urpada a les fosques. Dades dels quaderns dels capitans de l'esquadró de Hallowell</i>						
	Trinitat	Norfeu		Medes		Distàncies i observacions
	marca	marca	º	marca	º	
Tigre	<i>N½E</i>	<i>NEbE</i> 56º15'	236º15'	<i>SbW</i> 191º15'	11º15' Fora de marcació	SbW és l'alineació de les Medes amb cap Norfeu
Tigre corregida	"	"		<i>SbE</i> 168º45'	348º45'	3,1 milles a la Trinitat (i no 5 com diu el quadern)
Volontaire	<i>N</i>					4 milles a la Trinitat seguint el curs corregit del <i>Tigre</i>

Castell de la Trinitat
HMS Tigre 2245Z
NEbE
Cap Norfeu
HMS Volontaire 2230Z
SbE
Illes Medes

Font: TNA/ADM/51/2910 [1]; i 53/1472.

En el seu judici crític de l'operació, Lord Colingwood centrà la clau de l'èxit en la seva elecció de Sir Benjamin Hallowell com a planificador: «*In the first place, success greatly depended on the... arrangement, which was made by Captain Hallowell, with a judgement and foresight that distinguishes that officer in every service he is employed on: the division of boats; the preparation of fire materials and providing them with every implement that any contingency.*»²¹ El minuciós estudi tàctic dut a terme i l'exigent selecció dels comandaments entre l'oficialitat voluntària apareixen com a claus determinants del triomf. Fins i tot, Collingwood ressalta l'encertada preparació de la munició incendiària. Això fa que conclouï que el pla operatiu estava destinat a l'èxit independentment de les circumstàncies. Precisament, és important esmentar que l'operació no sortí a la perfecció. El pla havia previst que el *Tigre* i la resta de l'esquadró havia d'ancorar a cinc milles de Roses. Així ho afirma Hallowell en el seu informe: «*I anchored the ships of the squadron yesterday evening after dark about five milles off the town of Roses.*»²² Les anotacions del quadern del *Tigre* proven que quan Hallowell ordenà a Tailour arriar els bots, el navili es trobava a poc més de 3 milles de l'objectiu. L'esquadró de Hallowell navegà completament a les fosques fins a situar-se en una posició que va permetre distingir el perfil topogràfic de l'objectiu a partir de la pàl·lida llum de la lluna en quart minvant.

L'altre element que suposà un seriós contratemp va ser la inesperada i tenaç resistència dels francesos. Els anglesos foren rebuts a les 4 de la matinada de l'1 de novembre de 1809 amb un intens foc hostil no tan sols de l'artilleria de les fortificacions, sinó especialment de canoneres en espera i de la fuselleria des de terra. La resistència fou «*the double that which was expected, and the opposition made by vessels, the guns from the castle,... forts in the bay, the gunboats and musketry.*»²³ Tot i això, l'atac pot qualificar-se com un èxit rotund. Després d'un acarnissat combat en què els anglesos acabaren amb 15 morts i 55 ferits, entre ells el tinent Tailour, ascendit per la gesta a comandant, les eufòriques fonts britàniques esmenten explícitament la destrucció total del comboi. Les xifres aportades pels francesos evidencien el triomf de l'enemic, tot i que matisen l'apoteòsica victòria dels homes de Collingwood.

²¹ TNA ADM 1/415 [88].

²² TNA ADM 1/415 [88].

²³ TNA ADM 1/415 [88].

Els anglesos parlen de la destrucció o captura d'onze naus. Però eren catorze les emparades procedents del comboi desfet. Com a contrapunt, la documentació francesa xifra en set les pèrdues: la gavarra *Lamproie* i els transports *Alsacienne*, *Union*, *Bien Aimée*, *Notre Dame du Rosaire* i *Notre Dame de Grace*, així com la captura del *Grondin*.

El desajustament entre les fonts franceses i angleses es basa en el còmput d'altres naus destruïdes sense relació amb el comboi que eren a port. Els francesos reconeixen la pèrdua addicional del *Normande*, el *Castor* i el *Diane*. Definitivament, l'única discòrdia apreciable rau en la sort del *Victoire*.

Mentre que els anglesos parlen de la seva destrucció, la documentació francesa coincideix en la destacada actuació de la nau sota el comandament de l'alferes de navili Garibou, que salvà la meitat restant del comboi, per la qual cosa fou proposat per a la Legió d'Honor i ascendit a tinent de navili. Posteriorment, el *Victoire* donà escorta a la resta de vaixells en el seu retorn cap a aigües franceses. Aquest apunt final permet reincidir en el fet que si amb dos vaixells escassament armats, com la *Lamproie* i la *Victoire*, s'aconseguí preservar una part significativa del comboi destrossat, si les forces subtils de Tailour s'haguessin enfrontat amb els vaixells de guerra principals –navilis i fragates– convertits en baluards flotants, el possible resultat hagués pogut dissuadir Collingwood d'atacar.

Deixant matisos de banda, l'èxit dels homes de Lord Collingwood fou espectacular. La destrucció o captura de divuit embarcacions és significativa: la *Royal Navy* neutralitzà el 40% de l'escorta i del 61% de les unitats del comboi. A més, no tan sols s'evità la seva arribada a Barcelona, sinó que amb la presa de les Medes s'amenaçava seriosament el cabotatge francès vers la capital catalana.

FONTS ESMENTADES I BIBLIOGRAFIA CITADA

Les fonts d'arxiu se citen abreujadament amb el número de sèrie i registre. La foliació, si existeix, apareix entre parèntesi.

ACA/JSC = Arxiu de la Corona d'Aragó (Barcelona)/ Junta Superior de Catalunya.

AGM/CF = Archivo General Militar (Madrid) / Colección del Fraile.

NMM = National Maritime Museum (Greenwich, Regne Unit) / Caird Library.

SHD/MT = Service Historique de la Défense / Marine (Toló, França).

TNA/ADM = The National Archives (Kew, Regne Unit) / Admiralty & Naval Forces.

El repertori bibliogràfic esmentat el reproduïm de manera extensiva:

BRUN, V.; *Guerres maritimes de la France: port de Toulon. Ses armements, son administration, depuis son origine a nos jours*, Paris: Henri Plon, 1861.

DE LA FUENTE, Pablo; «El naufragio del HMS *Hindostan*», *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 38, 2005, 159-67.

MOLINER PRADA, Antoni; *La Catalunya resistent a la dominació francesa. La Junta Superior de Catalunya (1808-1812)*, Barcelona: Edicions 62, 1989.

POCOCK, Tom; *Horatio Nelson*, Londres: Brockhampton Press, 1999.

PUJOL, Marcel; DE LA FUENTE, Pablo; RAURICH, Xim; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés, NIETO, Xavier; PALOMO, Toni; *Roses II, Perola V i Presido: tres vaixells enfonsats a l'Empordà Durant la Guerra del Francès (1808-1814)*, Girona: Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, 2003.