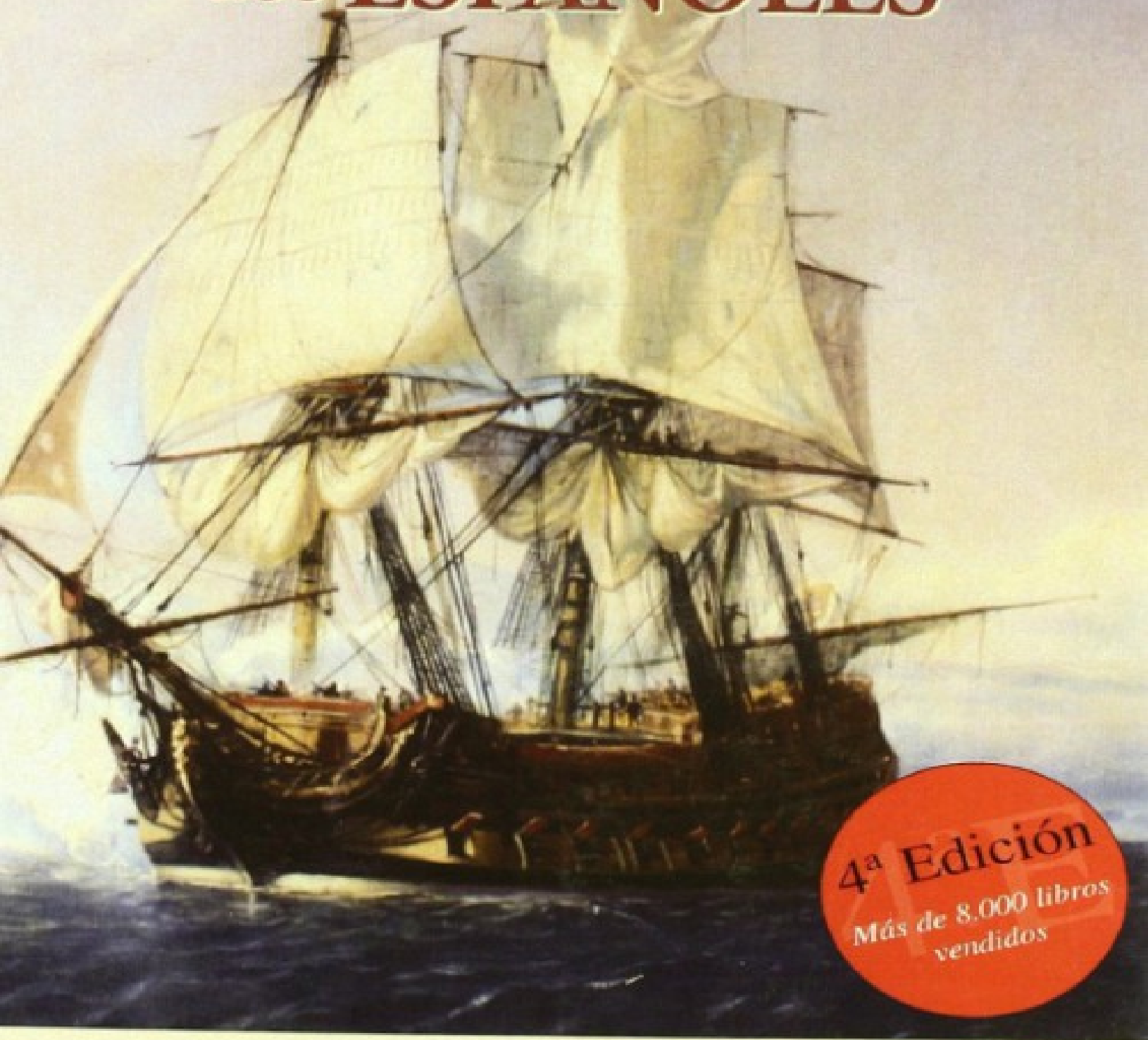


VICTORIAS POR MAR DE LOS ESPAÑOLES



4ª Edición
Más de 8.000 libros
vendidos

Agustín Ramón Rodríguez González



SINOPSIS

Muchos historiadores, novelas de fondo histórico y el cine, han descrito normalmente la Historia Naval española como una serie continua de derrotas, cuando no de desastres. Esta es la muy interesada y parcial visión del mundo anglosajón, justamente nuestro tradicional enemigo en los mares, que obviamente, tiende a divulgar sus propios logros y a oscurecer los ajenos. Tan hondo ha calado ese bombardeo, que muchos españoles han llegado a creerlo.

Pero esta difundida visión contrasta fuertemente con el rotundo hecho de que fueron los españoles los que crearon el primer imperio oceánico de la Historia, el más grande conocido hasta entonces, y lo mantuvieron en su poder durante cuatro largos siglos. Lo definitivo es que, salvo en muy contadas excepciones, ese imperio se perdió no porque pasara a manos de otras potencias, como sucedió con otros, sino por los deseos de emancipación de sus habitantes.

Indudablemente, los españoles debieron vencer en muchas ocasiones en las luchas por mar para que esto fuera así, aunque se haya prácticamente olvidado. Nuestra pretensión es recordar algunas de estas victorias, las más meritorias, significativas y las menos conocidas.

Agustín Ramón Rodríguez González

Victorias por mar de los españoles

PRÓLOGO

U

n gran honor me depara el profesor Agustín Ramón Rodríguez González al pedirme que prologue el presente libro. La distinción que con su petición me hace es por partida triple: su personalidad y prestigio, pues es un reconocido especialista en la Historia Naval española con más de veinte libros publicados, el tema del libro: Victorias por mar de los españoles, cuya glosa no puede ser más grata, y darse, además, la circunstancia de la peculiaridad de la génesis y desarrollo de esta obra, en el seno de la Revista General de Marina.

En el cuaderno de junio de 1999 de esta centenaria revista, con el trabajo titulado Una derrota naval de Nelson en 1796, se botó una nueva sección bajo el título Victorias por mar de los españoles, que después de navegar a lo largo de tres años, dejando una estela de victorias españolas por todos los mares del mundo, rindió su última singladura en el cuaderno de agosto-septiembre del año 2002, con el trabajo Una derrota de Drake ante Lisboa.

Desde la primera entrega los artículos del profesor Agustín Rodríguez tuvieron una excelente acogida, siendo por ellos galardonado con el premio “Almirante Francisco Moreno” de la Revista General de Marina del año 2000, que anualmente concede el Estado Mayor de la Armada.

Tal excepcional acogida ha movido al autor, más por instigaciones ajenas que por voluntad propia, a reunidos en el

presente libro, eliminando así los inconvenientes de su dispersión en diferentes cuadernos de una revista cuyas páginas son más fugaces y facilitando la consulta por los lectores, muchos de ellos, presumimos, que lo convertirán en libro de cabecera.

También con su recopilación, toma más vigor la “cruzada” en la que está empeñado el autor en pro del reconocimiento del extraordinario papel llevado a cabo por la Marina española a lo largo de su historia milenaria. Los datos, reflexiones y análisis aportados por Agustín Rodríguez en su ya extensa obra, combaten con gran eficacia y rotundidad, la profusión de películas y de novelas más o menos históricas que presentan nuestro pasado naval como una serie ininterrumpida de derrotas y desastres. También lo hacen obras de más envidia, como la del capitán de navío Mahan, el llamado “evangelista” del poder naval, que desde el primer capítulo de su famoso libro: *The influence of sea power upon history 1660-1783*, mantiene una admiración por Inglaterra y lanza su ofensiva sin piedad contra España, a cuyo pueblo califica de negado para el desarrollo de empresas marítimas, pese a su privilegiada situación geográfica. Toda su fobia antiespañola es explicable, pues fue antes del Desastre del 98 cuando expuso sus ideas para que la opinión pública de su país apoyara sus teorías expansionistas, y para que Estados Unidos consiguiera apoderarse del control del Mar Caribe, era preciso echar a España de Cuba y Puerto Rico.

De haber sido así la Historia Naval española, como se presenta en ciertos ambientes anglosajones, no se concibe que España pudiera crear y mantener durante cuatro siglos el mayor imperio oceánico de la Historia, y que tan vastos territorios no pasaran casi nunca a manos de otras potencias, sino que se perdieron por los deseos de emancipación de sus pobladores, impregnados de cultura española y descendientes en buena medida de los mismos conquistadores.

Para el autor resulta sorprendente que fueran necesarias tantas y tan infalibles victorias durante tres siglos, desde la Invencible a Trafalgar y con el colofón del 98, para los que por entonces nuestros

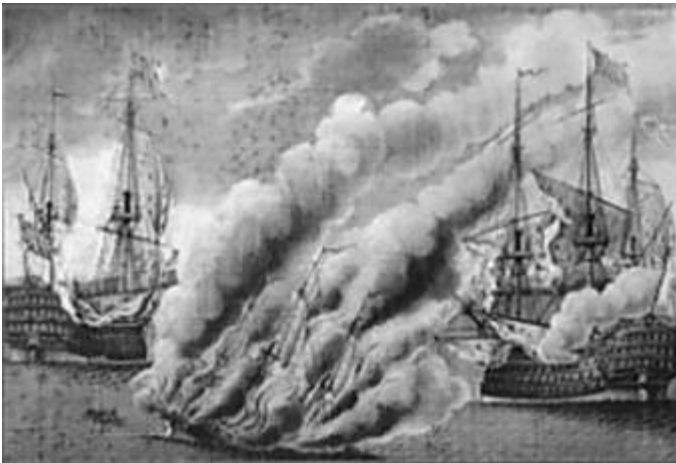
enemigos y hoy aliados, obtuvieran la victoria final. Alguna vez ganarían los tan denostados españoles, como expresa el autor con cierto punto de ironía, o tal vez las victorias no fueron tan contundentes y decisivas como muchos han propagado interesadamente y muchos españoles han creído.

El empeño de Agustín Rodríguez por exaltar nuestro glorioso pasado naval merece nuestro reconocimiento y profundo agradecimiento, pues la lectura de este libro debe constituir un acicate para conocer mejor nuestro pasado marítimo, valorándolo en sus justos términos y sin dejarse llevar por tópicos o prejuicios. Esta nueva visión estimulará nuestro mejor patriotismo y el orgullo de sentirnos españoles, pues pocos pueblos pueden presentar una ejecutoria marítima y naval como la nuestra, por más que muchas veces lo olvidemos.

Mariano Juan y Ferragut

Capitán de Navío

Director de la Revista General de Marina



INTRODUCCIÓN

I

C

uenta un conocido personaje español del siglo XIX, cuyo nombre no viene ahora al caso, una divertida anécdota: conoció en cierta ocasión a un historiador que estaba completando un erudito trabajo sobre la Reconquista. Según su relato, la ardua lucha de ocho siglos se reducía a una serie tan continua como infalible de victorias cristianas sobre los musulmanes, extrañado ante tan triunfal visión, nuestro personaje se atrevió a preguntar al estudioso: “¿Y no sucedió nunca que ganaran los moros?”, a lo que el historiador, impasible, contestó sin dudar: “Mire usted, eso... ¡que lo averigüen ellos!”.

La anécdota parece a propósito para reflejar lo que ha sucedido con nuestra Historia Naval. Desde películas y novelas más o menos históricas, pero de gran éxito popular incluso hoy, a sesudos estudios, parece general a impresión de que nuestra Historia Naval no ha sido sino una serie ininterrumpida de derrotas, cuando no de desastres.

Claro que muchos de estos libros o películas reflejan la muy interesada versión de los que entonces eran nuestros enemigos, pero nadie repara mucho en ello, y tal bombardeo, unido a un cierto complejo de inferioridad, cuando no a la feroz autocrítica de la que somos capaces los españoles, ha llevado a muchos a admitirlo como una cosa cierta.

Ahora bien, siendo así, no se concibe que España pudiera crear y mantener durante cuatro siglos un enorme imperio oceánico, adelantándose además a otros países, al parecer mejor dotados. Y mucho menos si se recuerda que tales posesiones no pasaron casi nunca a manos de otras potencias, sino que en su inmensa mayoría se perdieron por los deseos de emancipación de sus pobladores.

¡Alguna vez debieron de ganar los moros! Y ya que nos ha tocado el triste papel que les asignaba el conscientemente parcial historiador de nuestra anécdota, tal vez sea el momento de dedicarse a recordar algunas de las muchas ocasiones en que resultamos vencedores. Y no por el vano prurito de pretender ser más que nadie recordando viejas glorias, ni por el empuje erudito de revisar páginas olvidadas de la Historia, sino por algo mucho más importante: por no perdernos el respeto a nosotros mismos ignorando nuestro pasado, y por darnos el gusto de brindar con los que ahora son nuestros amigos y hasta aliados, recordando, en plan de igualdad, nuestro pasado común.

Con tal propósito nace esta sección, en la confianza de disponer de material suficiente que ofrecer a sus lectores como para hacerla durar muchos años.

II

A

sí presentábamos en el cuaderno de junio de 1999 de la Revista General de Marina nuestra nueva sección, que ha durado largos años y tal vez resucite en el futuro, germen del presente libro como el lector ya conoce.

Para su publicación en forma de libro hemos ordenado los artículos por orden cronológico, para su mejor entendimiento y valoración, corrigiendo algunos errores o “gazapos”, aportando alguna información adicional, o en ocasiones, y como observarán los lectores de la mencionada Revista, agrupándolos o refundiéndolos.

También, y en aras de ofrecer una visión más completa, hemos añadido varios más, algunos nuevos y otros aparecidos igualmente en las páginas de la Revista General de Marina, pero sin el antedicho epígrafe aunque con la misma o parecida orientación, para cubrir todo el período que nos hemos propuesto: desde el siglo XVI al fin del imperio en 1898, pues el siglo XX sólo ofrece o combates de mucho menor interés y entidad, o dolorosas victorias de unos españoles sobre otros que queda muy lejos de nuestra intención celebrar.

Por la misma razón, y tras seria meditación, hemos obviado las victorias conseguidas por marinos españoles como don Ángel Laborde o don Jacinto Romarate en las guerras de la Emancipación Americana, en esencia, guerras civiles donde a menudo había

españoles peninsulares entre los independentistas y desde luego, muchos españoles americanos entre los realistas. Y eso pese a que con suma frecuencia, los enemigos de Laborde o de Romarate no eran sino anglosajones al servicio de las nacientes repúblicas, como fueron los casos notorios de Brown, Cochrane o Porter.

Nuestro trabajo ha sido, declaradamente, de índole divulgativa, aunque en no pocas ocasiones hemos añadido una investigación concreta y propia, como el lector podrá comprobar en las notas al pie o en la bibliografía y fuentes señaladas al final de cada artículo. Pero, y en general, reconocemos nuestra deuda con la clásica y monumental obra de don Cesáreo Fernández Duro: *“Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón”*, que ha sido nuestra referencia obligada y hasta única para muchos artículos, pero, permítasenos la licencia, que no hemos citado puntualmente con el propósito de que el lector vaya a buscar en la gran obra la referencia concreta, y así sea tan leída y conocida una obra tan citada y básica, pero con la cual pocos se han atrevido de verdad.

Por supuesto que nuestra relación de “victorias por mar de los españoles” no pretende en modo alguno ser exhaustiva: hay otras muchas más victorias no reseñadas, entre las que destaca la gran batalla de Lepanto, a la que nos referiremos después. Nuestro criterio, por supuesto discutible, ha sido el de divulgar muchos combates merecedores de recuerdo por su importancia real o por el mérito en conseguir el triunfo en todo el largo período estudiado. También hemos preferido centrarnos en los combates puramente navales, dejando de lado operaciones de gran mérito pero casi exclusivamente de índole terrestre, desde la defensa de Cartagena de Indias en 1741 a la de Buenos Aires en 1807, por citar sólo dos ejemplos, y aunque en ambas el papel de la Armada española fuera vital.

También hemos intentado recordar que, a lo largo de su larga Historia Naval, España se ha enfrentado con multitud de enemigos de toda índole, no sólo y como parece por ciertas visiones, con los

de origen anglosajón. Otra historia muy distinta sería si nuestro único enemigo hubiera sido éste, pues, y con frecuencia, la situación fue trágica justamente por la multiplicidad de enemigos y de escenarios en que teníamos que enfrentarlos. Desde luego, y para todo el Levante español, incluso en el siglo XVIII y durante su mayor parte, el verdadero enemigo fueron los corsarios argelinos y sólo secundariamente los británicos.

Al parecer y sin embargo, para muchos españoles carecen de mérito alguno las victorias obtenidas sobre enemigos que no fueran los presuntamente invencibles británicos, considerando al resto como poco menos que irrelevantes. Según esa retorcida lógica, más propia de un secular complejo de inferioridad que de un análisis detenido de los hechos, las propias victorias británicas carecerían de importancia, pues obviamente fueron obtenidas sobre enemigos no británicos.

Si Inglaterra ha sido vencida reiteradamente en los mares por holandeses y franceses, por citar sólo algunos de sus enemigos, bien creemos que debe tener algún mérito el que los españoles consiguieran a su vez victorias sobre báltavos y galos.

Tampoco pretende nuestro trabajo ser una historia de la Armada española, labor harto más compleja y que dudamos se pudiera realizar en tan corto número de páginas.

Pero sí creemos que nuestra aportación puede coadyuvar a replantearnos la cuestión, tanto desde el enfoque dado hasta ahora, que para nosotros es excesivamente derrotista, como en la percepción de que aún queda mucho por saber de nuestra Historia Naval, tanto en extensión, pues hay épocas prácticamente ignoradas por la investigación, como en la profundidad de las ya más o menos conocidas. Y dada la amplitud y complejidad de nuestro pasado marítimo y naval, queda trabajo para generaciones enteras de historiadores.

III

D

e pasada ya hemos mencionado que este trabajo no se refiere a Lepanto, que es, sin embargo, la más resonante y completa batalla naval ganada por los españoles. Los motivos para esta exclusión son varios:

En primer lugar, la propia importancia y complejidad de la campaña en que se desarrolló la famosa batalla se presta poco a resumirla en las cortas páginas que le podríamos dedicar en este trabajo, o lo desequilibraría al tener que conceder a Lepanto la mitad al menos de las páginas del presente libro.

En segundo, el paciente lector ya conoce la opinión del autor sobre la cuestión, publicada hace poco en esta misma editorial con el título de “Lepanto, la batalla que salvó a Europa”, y al que nos remitimos para los interesados.

En tercero, creemos que la bibliografía sobre Lepanto, recientemente aumentada con obras significativas en uno u otro orden, es la suficiente para que el lector interesado conozca mucho de “la más alta ocasión que vieron los siglos”, y nuestro propósito ha sido el de divulgar otros muchos combates virtualmente desconocidos, ofreciendo una panorámica general.

Por todo ello, concluimos después de mucho pensarlo, en no incluir la famosa y gran batalla en nuestra relación.

Sin embargo, y a tenor de lo recientemente publicado sobre ella, creemos que no está de más hacer por nuestra parte algunas

puntualizaciones:

De un tiempo a esta parte, se ha venido en afirmar que Lepanto no fue propiamente una victoria española, atribuyendo a Venecia la mayor parte del mérito.

Como recordarán nuestros lectores, es cierto que Venecia aportó la mitad de las galeras que lucharon en la batalla, pero no lo es menos que llegaron tan mal pertrechadas y aprovisionadas que debieron hacerlo a costa de las posesiones y suministros españoles. Mas aún, llegaron a Mesina tan bajas de dotaciones, elemento fundamental en la guerra naval de siempre y más en la de galeras, que sus guarniciones debieron ser sustancialmente reforzadas por los tercios de Felipe II, y justamente la difícil convivencia de unos y otros en los buques dio lugar a un motín que a punto estuvo de echar a pique la campaña, como recordará el lector, incidente que no tuvo peores consecuencias gracias a la actitud de don Juan de Austria, siempre bien aconsejado por don Álvaro de Bazán. En suma, si las numerosas galeras venecianas fueron operacionales, se debió a la decisiva aportación española, sin la cual hubieran carecido de la logística y dotaciones necesarias para ser capaces de conseguir la victoria.

Otra reflexión se refiere al papel de las galeazas venecianas, en la vanguardia de la formación cristiana, rompiendo el fuego contra la línea otomana, y estimando que fue decisivo. En primer lugar eran solamente seis embarcaciones contra las casi trescientas galeras y galeotas turcas, y de ellas, las dos galeazas situadas por delante del ala de Doria, no llegaron a hacer gran cosa por la maniobra de su contraria, al mando de Uluch Alí.

Así que sólo cuatro galeazas pudieron hacer sentir el peso de sus cañones contra dos tercios de la flota otomana, y por mucha que fuera su efectividad, parece muy exagerado atribuirles todo o el principal mérito de la victoria, especialmente dadas las limitaciones en alcance, potencia y efectividad de la artillería de la época, entre las que destacamos la lenta y difícil recarga, por lo que todas las relaciones de Lepanto insisten en que las galeazas sólo pudieron

hacer una descarga antes de ser rebasadas por los otomanos. Pretender que una única descarga de menos de doscientos cañones, muchos de ellos de escaso calibre y alcance, decidió una batalla de las dimensiones de Lepanto, nos parece realmente poco serio.

Poco o nada sin embargo se dice de los factores realmente decisivos de la victoria: la revolucionaria medida de don Juan de Austria de ordenar serrar los espolones de las galeras cristianas, principal y tradicional arma de las galeras, para permitir que sus cañones pudieran tirar más bajo y barrer de proa a popa las cubiertas enemigas; la formidable potencia del fuego a bocajarro de arcabuces y mosquetes, las defensas o empavesadas con que iban protegidas las dotaciones cristianas, o el formidable valor de los soldados de los tercios en los abordajes, recordado por el propio Cervantes, que fue uno de ellos.

No deja de tener su ironía que ahora se atribuya el mérito de Lepanto a Venecia, cuando fue ésta, pactando seguidamente y en secreto una paz con los turcos, la que impidió que se sacaran todos los frutos posibles de la gran victoria.

También se aduce que la mayoría de los combatientes en Lepanto no fueron españoles, sino italianos. Pero entonces más de la mitad de Italia pertenecía desde hacía muchos años a los reyes de España, el nacionalismo aún no había nacido, y, desde luego, un napolitano se sentía más próximo en casi todos los aspectos a Madrid, Barcelona o Valencia que a Venecia. Muchos hombres nacidos en tierras italianas siguieron pensando y sintiendo lo mismo incluso siglos después, formando con gran distinción en las filas de la Armada española, desde don Juan José Navarro a don Federico Gravina, por citar ejemplos del siglo XVIII.

Claro que estos mismos “finos” analistas no tienen el menor empacho en decir que Waterloo fue una victoria británica, aunque son muy conscientes de que sólo la tercera parte de los soldados del ejército de Wellington habían nacido en las islas británicas, y que incluso de entre ellos habría que restar hoy a los irlandeses.

Además y hasta en los regimientos teóricamente ingleses o escoceses había multitud de soldados de otras procedencias, por ejemplo, muchos españoles, enrolados en ellos durante nuestra Guerra de la Independencia ello por no hablar de la decisiva llegada de las tropas prusianas de Blücher, cuestión normalmente orillada como si las tropas de Wellington por sí solas hubieran obtenido el triunfo.

Así que hemos pasado de negar la importancia y trascendencia de la batalla de Lepanto, como hacía Voltaire en el XVIII, a, y ya que resulta imposible el ocultarlas, a atribuírsela a la veleidosa y oligárquica república veneciana o a una presunta nación italiana que aún tardaría casi tres siglos en nacer. Lo que tengan que ver estas afirmaciones con el más mínimo rigor histórico es algo que se nos escapa por completo.

Con mayor razón se podría decir, por ejemplo, que las batallas de Tesino, Trebia, Trasimeno y Cannas fueron triunfos españoles sobre los romanos, pues no sólo Aníbal había pasado hasta entonces la mayor parte de su existencia en la Península Ibérica, allí se había formado como persona, como estadista y como militar y se había casado con una española, sino que la mayor y mejor parte de sus tropas era hispana, así como buena parte de los recursos de toda índole que utilizó en su titánica guerra contra Roma.

Pero por semejantes caminos no se llega a parte alguna, aunque muchos, últimamente, y con el afán de arrimar el ascua a su sardina, no duden en transitarlos, con consecuencias que, a veces al menos, deberían preocuparnos, pues a la Historia no se la retuerce en vano.

IV

E

En nuestro recorrido hemos incluido los siglos XVI y XVII con la intención clara de recordar que la Historia Naval española no empieza con la fundación de la Real Armada por Felipe V en los albores del siglo XVIII, cosa que a veces se olvida, como si antes no hubieran existido mas que viajes de exploración y colonización de un lado, victorias menores sobre indígenas de otro, y, todo lo más, episodios concretos como Lepanto o la “Invencible”.

Y, sin embargo, durante la mayor parte de la época de los Austrias, la potencia naval española era la primera del mundo y sus realizaciones no se quedaron por detrás de ninguna otra en cualquier época, mientras que en el XVIII, pese al renacimiento naval auspiciado por la nueva dinastía borbónica, España estuvo a gran distancia siempre de la ya hegemónica “Royal Navy” y se tuvo que conformar con un segundo o tercer puesto en práctica paridad con la marina francesa, que se convirtió así en un aliado vitalmente necesario para enfrentar a un enemigo mucho más poderoso.

Recordar por último, que incluso en nuestro decadente siglo XIX, seguíamos conservando un gran imperio, y que con el renacimiento naval de Isabel II, la Armada pudo apuntarse todavía éxitos sobre los enemigos que los avatares políticos le depararon. Y que incluso en el luctuoso 98, hubo marinos españoles que supieron imponerse a sus enemigos, pese a tener que luchar en condiciones desesperadas.

I PARTE

***EL SIGLO XVI: DE LAS TERCERAS A LA GUERRA CON
INGLATERRA***

LAS TERCERAS

Pese al insistente tópico, lo cierto es que el primer enemigo que tuvieron que afrontar las fuerzas navales españolas en su expansión oceánica fue la monarquía francesa, y sólo mucho después, los corsarios armados por los rebeldes holandeses, y casi paralelamente, pero en tercer lugar, los ingleses.

En efecto, la rivalidad entre España y Francia se remontaba ya a fines del siglo XV, en tiempos de los Reyes Católicos, cuando ambos reinos compitieron primero por el dominio de Italia, luego de Europa y por fin del mundo, engendrando una serie casi continua de guerras que se prolongaron durante todo el reinado de Carlos I y sólo terminaron, por el momento, con la doble y decisiva victoria de San Quintín y Gravelinas en los comienzos del reinado de Felipe II.

Y, sin embargo, durante la mayor parte de esta época, España e Inglaterra fueron aliadas, especialmente por la política de alianzas de los Reyes Católicos, que casaron a su hija Catalina con Enrique VIII, sucediendo al rey la hija de ambos, María Tudor, que casó con el mismo Felipe II, que fue así durante los años que vivió su mujer, rey consorte de Inglaterra, y sólo la posterior subida al trono de Isabel Tudor convertiría a los dos países en enemigos.

De hecho, la primera noticia de buques españoles atacados por corsarios cuando volvían de América, se dio cuando fueron atacadas por franceses las carabelas en que Hernán Cortés enviaba a España parte del tesoro de los aztecas.

Las guerras con Francia

Fue justamente contra el enemigo francés por lo que se desarrolló el sistema defensivo español en el Atlántico, desde la necesidad de navegar en convoyes hasta la creación de las famosas Flotas de Indias, desde la obligación de que los buques montaran numerosa artillería para su defensa, al desarrollo de las nuevas tácticas, desde la experimentación de nuevos modelos de buques, entre ellos especialmente los galeones, a la creación de escuadras que vigilasen nuestras costas y escoltasen a las Flotas que llegaban de América.

Sin embargo, esa guerra naval de más de medio siglo ha sido poco estudiada, pese a su innegable interés, lo que es, sin duda, una notable carencia. De lo que no cabe duda es que la victoria española resultó rotunda y completa, y que, pese a sus deseos, Francia se vio prácticamente excluida por el momento del Nuevo Mundo, salvo en territorios marginales y que apenas interesaban a los españoles, como en el caso de los asentamientos galos en Canadá.

De entre las no muy numerosas noticias de aquellas guerras, destaca por su importancia el combate llamado de Muros o de Finisterre, sucedido en el verano de 1543.

Sucedió que el emperador Carlos I había encargado a don Álvaro de Bazán, padre del homónimo y más famoso marqués de Santa Cruz, la formación de una escuadra con los buques de Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria, a la que debía unirse tropa

reclutada en Tierra de Campos, con la misión de vigilar las costas norteñas de una posible agresión por mar de los franceses.

Sin completar los preparativos y cuando sólo había reclutado mil hombres, don Álvaro tuvo noticias urgentes de que una escuadra francesa de 30 buques estaba atacando las costas españolas, apresando entre otras dos naos vizcaínas cargadas con lana para Flandes. Bazán completó sus preparativos como pudo, y con el refuerzo de 500 arcabuceros de la frontera vasca con Francia, dio a la vela desde su base de Laredo en pos de la francesa, al mando de un tal monsieur de Sana, que se dirigió a las costas gallegas, saqueando diversos puntos y exigiendo contribuciones en otros. Corto de dotaciones, Bazán decidió dejar en puerto las cinco embarcaciones más pequeñas, reforzando con sus hombres al resto, y pese a no tener sino la mitad que su enemigo, partió en su busca.

El 25 de julio de 1543, tradicional día favorable para los españoles, por ser el de Santiago, la escuadra de 16 buques de Bazán divisó a la de unos 24 franceses. La capitana española (el buque insignia) atacó a su homóloga francesa, hundiéndola con su artillería y con un brutal encontronazo de proa, aunque perdió cerca de cien hombres, hecho lo cual abordó a otra, rindiéndola al poco.

A todo ésto el combate se había generalizado entre ambas escuadras, con el resultado de ser apresadas nada menos que 23 buques franceses, escapando sólo uno, aunque otras relaciones rebajan la cifra a 16, sin perder los españoles un sólo buque por su parte. Las bajas francesas fueron de más de tres mil muertos y análogo número de prisioneros, por 300 muertos y más de 500 heridos entre los españoles, con la satisfacción de hacerse con un cuantioso botín y la mayor aún de liberar a los numerosos cautivos que habían hecho los atacantes en sus correrías previas.

Este de Muros fue el principal combate naval de aquellas guerras, pero la contienda fue mucho más dura y continuada, sobre todo por la acción de los armadores particulares. Sólo la provincia de Guipúzcoa reclamó oficialmente en su Junta General el 15 de

Octubre de 1555, con numerosos testigos y ante el escribano real, que había armado 350 buques de todas clases para la guerra, entre grandes y pequeños, y que había apresado al enemigo unos 1.400, cuatrocientos de ellos de gran tamaño y armados con 5.000 piezas de artillería en total, estimándose los prisioneros en más de 15.000, con pérdida para los marinos guipuzcoanos de mil muertos.

Diversos capitanes y armadores declararon sus hechos concretos, y así don Juan Cardel afirmó que con su galeón y seis más, remontó el río Gironda, desembarcando en tierra y saqueando diversos puntos, tras de lo cual apresó siete buques franceses con rica carga. A la vuelta, y frente a San Juan de Luz, atacaron a una galera y dos naos francesas, apresando una. En otro crucero, sólo con su galeón, apresó a otro francés tras duro combate, y por último, con otros seis buques grandes y pequeños, salvaron de caer apresada a una gran carraca española del ataque de seis naos enemigas.

Don Domingo de Albistur dijo que con su gran nao batió a dos galeones franceses, echando a pique a uno y huyendo el otro, luego apresó once grandes pesqueros de altura que volvían de Terranova, incluyendo dos armados como escolta de los otros, con otros dos capitanes apresó un gran galeón francés, conocido como la "Bretona", y con otros capitanes hasta 42 pesqueros más de Terranova, haciendo huir a los seis de escolta.

Es de destacar la dura competencia entre pescadores de bacalao españoles y franceses por los ricos bancos de Terranova, lo que hacía que las flotas pesqueras respectivas fueran un claro objetivo de guerra, y que por ello mismo, contarán con poderosas escoltas.

Don Juan de Villaviciosa declaró haber hecho 60 presas con su buque, sumando en total 500 piezas de artillería. Don Domingo de Gorocica que apresó una gran nao francesa armada de 50 piezas, que le causó veinte muertos en la suya, que había saqueado las costas francesas en puntos como Nantes y Burdeos, y así una larga relación de capitanes y armadores.

Se podrán discutir las cifras globales y estimarlas un tanto exageradas, pero aún reduciéndolas drásticamente, el total de 1.400 embarcaciones apresadas, con 15.000 prisioneros y 1.500 piezas de artillería indica el inmenso daño causado al enemigo sólo por los armadores particulares de una única provincia, sin contar cuando eran movilizados para las escuadras del rey, y lo formidable de los marinos vascos.

En cualquier caso, y como dijimos, los buques franceses dejaron de ser un peligro en lo sucesivo, limitándose en los años siguientes a algunas incursiones corsarias aisladas y a intentos de asentamientos de colonias de hugonotes (los protestantes franceses) en tierras americanas, siempre fallados o destruidos por los españoles. Sin embargo, y casi treinta años después de la paz de Château-Cambresis a Francia se le presentó una nueva oportunidad.

La sucesión de la Corona de Portugal

C

Como es sabido, el rey de Portugal, don Sebastián I murió al frente de su ejército en una poco meditada conquista de Marruecos, en la batalla de Alcazarquivir de 1578. El rey no dejó herederos, por lo que la corona portuguesa recayó en el anciano cardenal don Enrique, aplazando simplemente la difícil cuestión sucesoria, pues no tenía hijos y, dada su edad, no podría durar mucho.

A falta de otros herederos, Felipe II reclamó para sí la corona portuguesa, pues era hijo de la princesa doña Isabel, hija del rey don Manuel de Portugal, mujer que fue de Carlos I. Portugal vivía por entonces una difícil situación en varios órdenes, y gran parte de la nobleza y de la burguesía comercial consideraron muy ventajosa la unión con Castilla, aunque respetando las leyes, instituciones y costumbres del reino luso, cosa que juró Felipe II en las cortes reunidas en Thomar en 1581, con lo que tomó oficialmente posesión de la corona, y, uniendo las enormes posesiones de Castilla y Aragón a las de Portugal, pudo decirse realmente que “en sus dominios no se ponía el sol”.

Pero parte del pueblo portugués y del bajo clero no estaban de acuerdo con aquella solución, y decidieron apoyar a otro candidato, don Antonio Prior de Crato, que pretendía ser hijo bastardo del duque de Beja y de una judía. No es que fueran grandes títulos para

pretender la corona, y más dada la mentalidad de la mayoría del pueblo portugués de la época, que veía con recelo los hijos naturales y más de sangre no cristiana, pero todo parecía bueno con tal de oponerse a Felipe II.

La escasa y mal organizada resistencia fue fulgurantemente vencida por los tercios del duque de Alba y por la escuadra de don Álvaro de Bazán, el héroe de Lepanto y ya marqués de Santa Cruz, que hizo un desembarco por sorpresa en Cascaes, dispersando a los enemigos en campo abierto y tomando Lisboa sin apenas lucha.

La campaña de las Azores

P

ero don Antonio de Crato, tras diversas peripecias, logró abandonar el país y navegar hacia Inglaterra, donde pidió ayuda a Isabel Tudor, sabiendo que era enemiga de Felipe II y contraria a cualquier engrandecimiento de sus dominios. La reina le dió dinero y le prometió ayuda de sus corsarios, pero don Antonio encontró más firmes apoyos en Francia.

Allí el rey era el débil Enrique III de Valois, pero quien tenía realmente las riendas del gobierno era su formidable madre, Catalina de Médicis, quien consideró la ocasión más que propicia para vengar pasadas ofensas y derrotas.

Se trataba de reunir una poderosa escuadra, en la que embarcaría don Antonio, y con ella tomar las Azores o Terceras, donde tenía numerosos partidarios. Desde aquella privilegiada base se pondría seriamente en peligro las Flotas del oro españolas, de paso que su constante amenaza sobre las costas portuguesas bien podría reavivar la rebelión. Pero además, Catalina se hizo prometer por don Antonio de Crato la posesión de Brasil para Francia, que, con tal de ceñir la corona portuguesa estaba dispuesto a ceder lo que hiera. La amenaza era pues gravísima: una guerra civil en Portugal, la pérdida de Brasil y las vitales comunicaciones con América cortadas como primeros resultados.

La diplomacia y el espionaje español descubrieron la trama en Londres y París, pero en ambas capitales se dijo no saber nada de

aquello, se reafirmaron en sus propósitos de mantener la paz con España, e incluso Enrique III de Valois llegó a decir a Felipe II que si alguno de sus súbditos se embarcaba en la aventura, fuera tratado como pirata, dadas las pacíficas relaciones entre los dos países.

Lo cierto es que varios buques, franceses e ingleses, transportando hombres, armas y dinero, habían empezado a llegar a las islas, prometiendo la próxima llegada de una gran escuadra y llamando a la rebelión.

En alguna de las islas, como en la de San Miguel, predominaban sin embargo los partidarios de Felipe II, y así se hizo saber a Lisboa por medio de pequeños buques de aviso.

Con órdenes de vigilar aquellas aguas y la recalada de las Flotas, se envió a la pequeña escuadra de don Diego Valdés, con cuatro naos y dos pataches, que realizó un pequeño desembarco en Angra, intentando un golpe de mano que terminó fracasando con la pérdida de 200 hombres de los 350 desembarcados. Otra, de doce naos y al mando de don Galcerán de Fenollet, con 2.000 soldados veteranos del gran don Lope de Figueroa, se preparaba entonces para reforzar a la de Valdés, pero, habida cuenta de su fracaso, se encomendó a don Álvaro de Bazán la formación de una gran expedición anfibia que se retrasó por diversos motivos hasta el año siguiente, cuando los acopios de toda índole estuvieran listos y en la estación idónea, pues se trataba de reunir casi un centenar de naos grandes y pequeñas, doce galeras y sobre 80 barcazas de desembarco para los 10.000 soldados que debían asegurar la posesión de las islas.

Pero entonces se supo que una escuadra francesa había zarpado con idéntica misión, y sin terminar los preparativos y con una fuerza muy inferior a la proyectada, se ordenó en el verano de 1582 a don Álvaro de Bazán que saliera de Lisboa con la suya, compuesta de dos galeones, 26 naos guipuzcoanas, portuguesas y urcas flamencas alquiladas, entre otras procedencias y cinco pataches. Ya en el mar se reuniría con las veinte naos de Juan Martínez de Recalde, especialmente andaluzas y vizcaínas, y con

las doce galeras de Benavides, constituyendo entre las tres agrupaciones una escuadra capaz de enfrentarse con cualquiera que los franceses hubieran dispuesto.

Pero la proyectada reunión se vino abajo por el mal tiempo, desacostumbrado por estar en julio, que hizo volver a las galeras a puerto y retrasó muchos días a Recalde. Incluso Bazán perdió a una de las urcas, de Ragusa y con tres compañías de soldados, que servía además de hospital y depósito de medicinas, que averiada por la tempestad, se volvió a puerto.

Quedó así la escuadra de Bazán reducida a 27 buques, bastante faltos de artillería muchos de ellos y con la mitad de los soldados proyectados, aparte de cinco pataches, pequeños y ligeros buques de exploración de los que no se podía esperar gran cosa en combate abierto.

Pese a ello, no se desanimó y siguió adelante con su misión, dando vista a la isla de San Miguel el 21 de julio, y comunicando seguidamente con tierra, pues la fortaleza, según dijimos, seguía por Felipe II. Allí sus pataches le informaron de la llegada de la escuadra enemiga, que apresó uno de los pataches españoles.

La escuadra francesa era mucho más fuerte que la de Bazán, al mando de Philippe Strozzi contaba con unas 64 naves, de las que dos tercios eran de tamaño grande o mediano, siendo el resto pataches. Aparte de los marineros, llevaban a bordo 6.500 soldados a las órdenes del mariscal Charles conde de Brissac, hermano de Strozzi. La expedición se había montado como una empresa corsaria, buscando tanto el beneficio económico como el político y estratégico, embarcando en ella muchos señores principales en busca del redondo negocio que podría suponer atrapar una Flota o entrar en Brasil.

La francesa había llegado poco antes que la española, el 15 de julio, haciendo un primer desembarco para controlar la isla, pero, al tener noticias de la aproximación de la de Bazán, se ordenó

rápidamente el reembarco de los soldados y se dispuso para la lucha.

Al fin, el 22 se divisaron ambas escuadras, resultando evidente que la francesa tenía al menos el doble de buques que la española. Bazán, que no esperaba semejante enemigo, no se amilanó por ello, reunió junta de generales y allí se decidió unánimemente enfrentarse al enemigo y procurar derrotarlo.

La escuadra española formó en hilera, con severas órdenes de respetar el orden y no molestarse unos buques a otros, y se dirigió sobre la francesa, sin formación aparente y más a barlovento, haciendo Bazán un tiro de cañón como reto y sonando tambores y clarines. Pero el viento calmó al atardecer, y unos y otros contrincantes no llegaron a distancia de combate.

Al día siguiente los franceses quisieron doblar la retaguardia española, impidiéndolo Bazán con una oportuna virada.

A la mañana siguiente siguieron las cosas como estaban, reconociéndose mutuamente los adversarios y no decidiéndose los franceses, que tenían la ventaja del barlovento, a atacar. Pero a la caída de la tarde, aprovechando una virada de los españoles, arribaron en tres columnas sobre la retaguardia, mandada por don Miguel de Oquendo, sobre la que rompieron fuego, siendo vivamente contestados, por lo que los franceses, viendo además como la vanguardia de Bazán acudía en socorro de las cinco últimas naos españolas, se volvieron a separar no sin entablar a continuación un vivo cañoneo a distancia entre las dos escuadras, que no fue decisivo, pero ocasionó cuantiosas bajas y averías en ambos bandos.

Por la noche quiso Bazán ganar el barlovento al enemigo, prolongando su bordada y virando todos los buques a la vez cuando se pusiera la luna, sin más señales ni avisos que delataran la maniobra al enemigo, consiguiéndolo plenamente, pues en la amanecida del 25 apareció la escuadra española a barlovento, y con la satisfacción de observar como uno de los buques franceses averiados en el combate del día anterior se hundía a la vista de las

dos escuadras. Era el 25 de julio, fiesta de Santiago, y don Álvaro creyó por un momento que podría repetir y en la misma fecha el triunfo de su padre en Muros.

Pero los españoles también sufrieron un grave percance, aunque accidental, durante la noche, dos de las urcas flamencas, embarcaciones pesadas y poco maniobreras, chocaron entre sí, quedaron desmanteladas y se separaron de la escuadra, restándola así dos buques y unos cuatrocientos soldados.

No acabaron aquí los sinsabores, pues en esa misma mañana, a eso de las nueve, la nao del segundo jefe de la escuadra, don Cristóbal de Eraso, comunicó que había partido su palo mayor y que precisaba remolque. Cualquiera otro almirante, con una escuadra tan inferior a la enemiga, y disminuida además por aquellos percances accidentales, hubiera desesperado al ver como se frustraban sus mejores maniobras, pero don Álvaro de Bazán era uno de los mejores marinos de todos los tiempos y no perdió en absoluto la cabeza, dando el remolque a la averiada con su propio buque insignia, el galeón "San Martín", aunque de sobra sabía que eso le iba a suponer perder la ventaja del barlovento tan hábil como recientemente lograda.

Efectivamente, los franceses pudieron ganar el barlovento a mediodía, y la tarde se pasó en uno y otro lado reparando las averías del combate del día anterior y preparándose para el definitivo, ya ineludible al día siguiente.

El combate de San Miguel

Con las sustracciones que ya hemos anotado, la escuadra de Bazán se componía solamente de 25 buques grandes y medianos y cuatro pataches, frente a los 60 o 62 buques enemigos, por lo menos cuarenta de ellos grandes o medianos.

De entre los españoles sólo dos eran verdaderos galeones, es decir, buques del rey contruidos especialmente para la guerra: el gran “San Martín”, el buque más grande de las dos escuadras, con 1.200 toneladas y unas 40 piezas, y el “San Mateo”, de 600 y unas 32. El resto eran unas nueve naos guipuzcoanas de unas trescientas toneladas como media, seis más pequeñas portuguesas y castellanas, ocho urcas flamencas de entre cuatrocientas y doscientas, y los 4 pataches, poco útiles para el combate.

Aunque ningún buque francés igualaba al “San Martín”, varios de los mayores tenían tamaño y potencia artillera similares a los del “San Mateo”, e incluso tenían una sensible ventaja en tropas embarcadas, de unos 6.500 contra los 4.000 de tropas españolas, portuguesas y alemanas.

Situado a sotavento, Bazán articuló su escuadra en tres agrupaciones: la vanguardia, compuesta por el gran “San Martín” y seis de los mejores buques, el centro, con las urcas y el “San Mateo”, donde iba el maestro de campo jefe de la infantería embarcada, don Lope de Figueroa y sus temibles veteranos, y la retaguardia, con don Miguel de Oquendo, formando todos los

buques en hilera, para no molestarse en la navegación, no quitarse el viento y no impedirse mutuamente el uso de la artillería.

Así las cosas, salió de la línea el “San Mateo”, dirigiéndose hacia el enemigo. Strozzi no pudo evitar la tentación de cortarlo de la formación enemiga y apresarlo, y hacia él se dirigió con sus naves más potentes, cinco bajo su mando directo, seis a babor con Brissac y otras cuatro aún más a babor, con Saint Souline, quedando las demás de su escuadra un tanto retrasadas.

Rápidamente los franceses se lanzaron al abordaje del “San Mateo”, abordándolo por babor el “Saint Jean Baptiste” de Strozzi y por la otra banda el de Brissac, mientras otros tres más se situaron por los extremos de proa y popa del galeón, disparando su artillería.

Curiosamente los franceses disparaban a placer, mientras que los españoles no respondían. Ello se debía a la táctica impuesta por don Lope de Figueroa, que ordenó retener el fuego hasta que los enemigos estuvieran borda con borda, entonces, y cuando los efectos podían ser mayores, los arcabuceros y mosqueteros dispararían una mortal “rociada”, apenas repuestos los franceses de la terrible descarga a bocajarro, se dispararía la andanada de la artillería, y rápidamente recargadas las armas portátiles, una nueva rociada.

Aquella formidable y triple descarga a bocajarro diezmó los trozos se abordaje franceses, sembrando sus cubiertas de cadáveres y frenando en seco su empuje. El acoso al “San Mateo” siguió, no obstante, pues otros buques franceses transbordaron tropas de refresco a los que luchaban contra él, renovando el ataque, si bien con muchas más precauciones.

Durante casi dos horas el valeroso galeón español luchó aislado contra un número mucho mayor de enemigos, disparándose mutuamente con todo lo que tenían, arrojándose frascos y vasijas incendiarios o primitivas granadas de mano o utilizando por supuesto las armas blancas. Como serían los soldados españoles de entonces, que don Lope de Figueroa tuvo que prohibirles, bajo pena de muerte, saltar a los buques contrarios al abordaje, por el

temor de que quedara el suyo sin suficientes hombres para resistir al enemigo.

A todo ésto el combate se iba generalizando, con aproximadamente un tercio de los buques franceses luchando borda contra borda con los del centro de Bazán, otro tercio cañoneándose a distancia con el resto de los buques españoles, y el restante, compuesto por los pataches, a la expectativa.

Pero el verdadero núcleo del combate estaba en torno al “San Mateo”, y hacia él se dirigió Oquendo con su retaguardia, lanzándose, con su nao contra la nave de Brissac, interponiéndose entre ella y el “San Mateo” y causándola tales averías con el encontronazo y la descarga a tocapienoles que le hundió el costado, secundado especialmente por las naos “Juana” de Garagarza y “María” de Juan de Villaviciosa, que atacaron respectivamente a las de Strozzi y de Brissac.

Casi al mismo tiempo viró la vanguardia de Bazán, soltando el remolque de la averiada, el gran “San Martín”, como ya sabemos un buque armado con más de cuarenta piezas, y el más grande y potente de todos los que participaron en la batalla, seguido de los otros de su agrupación, bastante más modestos. Las piezas del “San Martín” con sus continuas y certeras descargas de gran calibre, pusieron en fuga a muchos de los buques franceses no empeñados aún a fondo, especialmente Saint Souline y su grupo, que se dieron a la fuga. El buque de Strozzi consiguió zafarse del “San Mateo”, pero sólo para caer entre el “San Martín” y la nao “Catalina” de Labastida, que no tardaron en rendirle, con el almirante francés mortalmente herido. En su cubierta y puentes se habían batido 800 hombres de su dotación y de los refuerzos enviados por otros buques, sin embargo, cuando se rindió quedaban sólo 380 vivos.

En cuanto a Brissac seguía en su duelo con Oquendo. Un cañonazo francés causó en la nave de éste una peligrosa vía de agua. Lo lógico hubiera sido alertar a la dotación y disponer las bombas, pero el gran marino guipuzcoano calculó que la inundación

no sería peligrosa antes de terminar el combate, y no dijo nada, temiendo que sus hombres desfalleciesen con la noticia, abordó al francés tomándole su bandera y algunos prisioneros, y se apartó un tanto para remediarse, mientras el francés se hundía y Brissac buscaba la salvación transbordando a otro buque.

Con aquello quedó sentenciado el combate, y los buques franceses que aún podían, se retiraron precipitadamente. Habían perdido un total de diez buques, casi todos equivalentes en poder y tamaño al “San Mateo”, especialmente los de Strozzi y Brissac. De ellas, dos se incendiaron, cuatro se hundieron y otras cuatro fueron apresadas, pero en tal estado, que después de ser saqueados, se dejaron hundir por inútiles. Las bajas rondaron los dos mil entre muertos y heridos, entre ellos el propio Strozzi y el conde de de Vimioso, mano derecha de don Antonio de Grato.

Los españoles no perdieron ningún buque, aunque el “San Mateo” quedó destrozado tras haber recibido cerca de quinientos cañonazos de todos los calibres y ser incendiado hasta veinte veces por el enemigo. De su dotación de 250 hombres, tuvo 40 muertos y 74 heridos, incluido entre los primeros su capitán, don José de Talavera. Los españoles no perdieron ningún buque y lamentaron un total de 224 muertos y 553 heridos.

En cuanto a los prisioneros franceses, se les juzgó sumariamente en consejo de guerra, acusándoseles de piratería por estar entonces en completa paz Francia y España. Todos fueron colgados, incluyendo ochenta señores y caballeros y 313 marineros y soldados, pero se perdonó a los menores de 18 años. Tan severo castigo, propio de las leyes de la época, pretendía cortar de raíz la plaga de corsarios de todas las nacionalidades que pretendían enriquecerse a costa de las posesiones y buques españoles, y desde luego, se quería dar un aviso a Francia de lo que le cabía esperar si persistía en su hipócrita actitud. Por otra parte, incluso el mismo Enrique III de Valois había insistido que se les tratara como a piratas. Sin embargo la medida pareció a muchos excesiva, incluso para la época, y desde luego, fue poco usual. El mismo Oquendo,

en su parte del combate, informó de que había perdonado a varios franceses que se le rindieron.

Pocos días después del combate se incorporó la agrupación de Recalde, con quince naos. Es fama que interpelado el gran marino vizcaíno por sus subordinados, sobre la conveniencia de acudir en socorro de Bazán con tan limitada fuerza, con el riesgo de toparse con una muy superior y vencedora escuadra francesa, contesto que él estaba seguro de que el marqués (por Bazán) saldría victorioso, pero que de no ser así, habría dejado de tal modo a sus enemigos, que él, con su pequeña agrupación, podría fácilmente vencerlo.

Bazán reforzó San Miguel con sus tropas, pero no pudo continuar la ofensiva, pues el mal tiempo se lo impidió, obligándole a volver a Lisboa.

Al año siguiente, y a la cabeza de una gran expedición, en la que figuraba por cierto un joven soldado llamado Lope de Vega, y probablemente uno veterano llamado Miguel de Cervantes, y tras una modélica operación anfibia, recuperó por completo el control de las islas para Felipe II, y esta vez sin interferencia alguna de escuadras francesas, que habían aprendido bien la lección, aunque es cierto que algunos buques llevaron voluntarios franceses e ingleses a las islas, que combatieron exclusivamente por tierra.

Don Antonio de Crato pudo escapar, y siete años después le veremos de nuevo intentando recuperar su ansiado reino, ahora de la mano de Drake, expedición que terminó en una de los mayores desastres navales ingleses de todos los tiempos, y a la que dedicaremos otro artículo.

Las tácticas

L

o primero que llama la atención al analizar el combate de San Miguel de las Terceras, es comprobar la extrema prudencia de la escuadra francesa, pese a su enorme superioridad numérica, lo que indica que conocían perfectamente y temían a su enemigo. Pese a tener la ventaja del barlovento, sólo tras varios días de reconocimientos, maniobras, tentativas y cañoneo a larga distancia, se decidieron a atacar, y eso, cuando creyeron que el aislado “San Mateo” era una presa propicia. Indudablemente el bravo galeón actuó como cebo.

Lo segundo en llamar la atención es que Bazán, reiteradamente, formó a su escuadra en hilera. No se puede hablar realmente de una línea de combate o de fila como las habituales a partir de 1650, porque en el siglo XVI los buques que formaban las escuadras eran demasiado heterogéneos en tamaño, potencia y cualidades evolutivas, pero era un buen principio, y reflejaba claramente las necesidades impuestas por la propulsión a vela: no quitarse el viento unos a otros, y con el armamento artillero emplazado básicamente en los costados, no estorbarse mutuamente el tiro. Sin embargo, y como hemos visto, la escuadra francesa maniobró sin una formación clara, en tropel o en deshilachadas columnas como mucho.

Pero la formación en hilera, dividida en tres agrupaciones de vanguardia, centro y retaguardia no era un invento de Bazán, por

más que la utilizara magistralmente, sino que fue preconizada desde muchos años antes, en la primera mitad del siglo, por tratadistas navales como Alonso de Chaves, y no es, como pretende el tópico, un invento inglés u holandés posterior.

Como hemos visto, y sin embargo, los españoles no cayeron en el error tan común en el siglo XVIII de considerarla una formación rígida, que había que mantener a toda costa, sino como una defensiva, que podía y debía abandonarse en el transcurso del combate, según fueran las circunstancias, propiciando la iniciativa y la decisión de cada agrupación e incluso de cada buque, para llegar a la meleé y al combate cercano, rematado por el abordaje.

En cuanto al combate propiamente dicho, conviene aclarar que los españoles valoraban ya mucho la artillería, en contra de nuevo del manido tópico, que al cañón hundieron uno de los grandes buques franceses en los combates preliminares, y que la utilizaron con profusión y fortuna durante el combate.

La artillería naval de la época se dividía en tres grandes familias, aunque con gran variedad dentro de cada una de ellas en tamaños y calibres: las culebrinas, los cañones propiamente dichos, y las piezas ligeras, como pedreros y falconetes, útiles sólo a cortas distancias y únicamente contra el personal y los aparejos del enemigo.

Las culebrinas eran grandes piezas, de larga ánima, que disparaban pequeños proyectiles, de entre cinco y nueve libras aproximadamente, a larga distancia. Los cañones, igualmente pesados, pero más cortos, podían disparar balas de mucho mayor peso, superior en ocasiones a las 30 y 40 libras, pero a menor distancia.

Con la experiencia que les dieron los continuos combates contra toda clase de enemigos, los españoles habían llegado a la conclusión de que el fuego a larga distancia de las culebrinas era poco eficaz, pues a muchos centenares de metros, y con la rudimentaria artillería de la época, era difícil dar en el blanco, e incluso de conseguirlo, las pequeñas balas llevaban ya poca energía

y causaban pocas averías y bajas. Por contra, las grandes balas de los cañones, disparadas a corta distancia, eran mucho más resolutivas en todos los aspectos. Así que los españoles, aunque conservaron las culebrinas para responder al enemigo a larga distancia, preferían los cañones y retenían el fuego de su andanada hasta el final, cuando el enemigo estaba ya tocando el buque propio, con lo que los efectos eran demoledores.

Otra cosa es que los cañones eran caros y difíciles de hacer, especialmente las grandes piezas y las necesidades españolas eran enormes y en todos los océanos, con lo que a menudo los buques llevaban menos piezas o de menor calibre de las que hubieran sido convenientes. Y lo mismo pasó en San Miguel, donde Oquendo se quejó por escrito de aquellas limitaciones.

El fuego de la artillería se complementaba con el de arcabuces y mosquetes, los primeros eran armas ligeras y de escaso alcance, pero de relativamente rápida recarga, mientras que los más pesados mosquetes, de mayor alcance y peso de proyectil, eran más lentos de recargar. Aparte había también esmeriles o trabucos de borda, intermedios entre el mosquete y las piezas de artillería más ligeras.

La táctica de los españoles era descargar, como sabemos, aquella masa de fuego a bocajarro sobre el enemigo, bien en una sola descarga mortífera, o más comúnmente, en varias muy seguidas, con lo que se evitaba que el enemigo se pusiera a cubierto entre una y otra.

Tras aquella "rociada", el buque enemigo y el español se enzarzaban en un abordaje. Hasta que el enemigo no había sido convenientemente "ablandado", era literalmente suicida abordarlo espada en mano, como nos han acostumbrado a ver las películas, así que ambos bandos seguían disparándose con todo lo que tenían. Pero los españoles solían enviar a combatientes escogidos o a pequeños grupos, a reforzar los arpeos que sujetaban al buque enemigo con gruesos cabos y hasta con cadenas, o atacaban la popa del contrario, buscando poner fuera de combate a los mandos y timoneles y apresar el pabellón enemigo, cosa que hundía su

moral, o cortaban obenques y jarcia del contrario. Sólo al final se daba el verdadero asalto contra el combés o cubierta principal.

Por supuesto que a cañones y armas portátiles se unían toda clase de proyectiles arrojados a mano en los abordajes, como hemos visto.

Para el combate, los españoles embarcaban soldados en sus buques, esperándose de la marinería que atendiera principalmente a la navegación y echara una mano en el manejo de los cañones y en el combate. Pese a los tópicos, todos los países embarcaban soldados en los buques, estuvieran más o menos familiarizados con la guerra en el mar, siendo éste el origen de la Infantería de Marina. Y justamente la española es la más antigua de todas, pues fue aquí donde primero se entendió la necesidad de que los soldados embarcados fueran especialistas en la guerra buque contra buque y en las operaciones de desembarco.

Carece pues también de sentido el tópico reproche de que los españoles hacían mal en embarcar soldados en sus buques, pues lo mismo hacían los británicos, a los que siempre se pone como ejemplo, en los mismísimos tiempos de Nelson, no sólo con los “Royal Marines”, indispensables en cualquier buque de la “Royal Navy” y donde servían además como policía naval para controlar a la indómita marinería, sino con regimientos de Infantería y hasta de Caballería del Ejército cuando no había suficientes “marines”, que era lo habitual.

En cualquier caso, la ventaja española en el siglo XVI y primera mitad del XVII era clara, pues aquellos soldados eran los formidables luchadores de los tercios. Pese al cine y las novelas, lo cierto es que muy pocos buques españoles se perdieron en aquella época por un abordaje enemigo, como tendremos ocasión de comprobar en los artículos siguientes, debiendo recurrir nuestros enemigos a otras tácticas.

Así se explica la diferencia en castellano entre “tripulación” o conjunto de hombres que atendían a la navegación, y “guarnición”, o los que se ocupaban principalmente del combate, siendo el común,

el de “dotación”, que engloba a las dos, y que es el genérico adecuado para referirse a la de un buque de guerra.

Por último, recordar que en el siglo XVI y buena parte del XVII, los buques que luchaban en los combates navales eran generalmente mercantes o incluso pesqueros armados, a los que en tiempo de guerra se reforzaba o dotaba de artillería, y se les daba una guarnición de soldados. Pocos de los buques eran construidos específicamente para la guerra y por encargo del rey, aunque lógicamente eran más fuertes y potentes que los mercantes armados, aunque no necesariamente los más grandes. Estos buques del rey eran específicamente los “galeones”, aunque pronto se extendió la denominación a cualquier gran buque bien armado, aunque se tratara de un mercante movilizado.

En cualquier caso, las tácticas españolas habían mostrado y seguirían mostrando su franca superioridad contra cualquier clase de enemigos.

Lo curioso del caso es que los ingleses, presentes en las Azores por entonces en varios buques corsarios y en compañías de voluntarios en tierra, aunque no participaron en el combate de San Miguel, tomaron buena nota de todo lo que allí había pasado.

La conclusión que sacaron era evidente: no trabar nunca combate cercano con un galeón español, ni menos intentar abordarlo, aunque pareciera tan aislado y desvalido como el “San Mateo”, pues aquello era literalmente suicida contra tales enemigos.

La única respuesta que se les ocurrió en principio fue la de hostigarlos a larga distancia con las culebrinas, esperando un tiro de suerte. Para ello formaban en largas columnas en hilera y a barlovento, que descargaban su artillería por turno al llegar a un punto determinado, hecho lo cual viraban, y, si podían, repetían el ataque. Fue ese hostigamiento a distancia y no la famosa línea de fila lo que adoptaron en la campaña de la “Invencible”, seis años después de la de las Azores.

Por supuesto que este tiro a larga distancia consumía enormes cantidades de munición sin lograr apenas resultados, por lo que

debieron pasar posteriormente a adoptar otras tácticas, empezando por acercarse un poco más, y, fundamentalmente, la de arrojar buques incendiarios contra las formaciones españolas, buscando quemar algún galeón, o al menos, romper su formación, y sólo así se apuntaron algún éxito.

Carece pues de sentido hablar de una supuesta superioridad artillera inglesa sobre los españoles, o que éstos subestimaban el uso de la artillería, como tantas veces se ha repetido.

Lo cierto es que los españoles acertaban en que, con buques de madera y vela, y con cañones de avancarga y ánima lisa, la mejor táctica era combatir lo más cerca posible del enemigo, la meleé con plena iniciativa de cada comandante y el abordaje artillero. Nosotros lo olvidamos en el siglo XVIII, en que seguimos la táctica tradicional del combate en línea y a media distancia, mientras que los ingleses lo recuperaron en los tiempos de Nelson, con las lógicas adaptaciones que imponían los tiempos.

Pero no inventaron esa táctica, a la que si se refieren, tildan de anticuada en el siglo XVI, mientras que califican de revolucionaria su adaptación por ellos doscientos años más tarde.

Curiosamente, siempre que hablan de la campaña de la “Invencible” suelen considerarla la primera batalla moderna entre buques de vela armados con cañones, olvidando precedentes como el de San Miguel, que tan sanas precauciones les sugirió.

Conclusión

Pero, y aparte de otras consideraciones, lo que quedó claro en el épico combate que Bazán ganó con 29 buques contra los 60 de Strozzi, es que el triple peligro de la pérdida de las Azores y de la comunicación con las Indias, el de una sublevación de Portugal y el de la entrega de Brasil a Francia, quedó completamente conjurado. Por otra parte, Francia dejó de ser un serio peligro por mar para España durante más de cincuenta años, corsarios e incursiones aisladas aparte.

Así, no sólo en el plano táctico, sino en el estratégico y en el político, la batalla de San Miguel o de las Terceras, resultó ser una de las grandes batallas navales decisivas de la historia de España y de la del mundo.

Y pese a ello, es virtualmente desconocida, en nuestro país y en el extranjero, tal vez únicamente por ser quienes fueron los vencedores.

DESEMBARCOS ESPAÑOLES EN LAS ISLAS BRITÁNICAS 1579-1601

U

no de los mitos más extendidos incluso entre los aficionados a la Historia Naval es el de que las costas británicas, gracias a su invencible “Navy”, se han visto por completo libres de ataques enemigos, desde al menos la invasión normanda que triunfó en la batalla de Hastings de 1066.

Tal afirmación no se sostiene con alguna seriedad si se recuerda que, algunos siglos después, pero aún en plena Edad Media, los almirantes castellanos Sánchez Tovar y Pero Niño, especialmente el primero, desembarcaron reiteradamente en Inglaterra, tomando y arrasando ciudades como Dover, Folkestone, Portsmouth, Plymouth y Dartmouth entre otras, o remontando el Támesis hasta Gravesend, a la vista del mismo Londres, localidad que fue incendiada seguidamente, hechos todos que ocurrieron entre 1374 y 1379.

Pero no vamos a tratar ahora de aquellas operaciones, sino de otras más cercanas en el tiempo y pertenecientes a la larga lucha que enfrentó a Isabel I Tudor con Felipe II en primer lugar, y con su hijo Felipe III a la muerte de éste y hasta la paz de 1604.

Por un lado son campañas mucho mejor conocidas que las medievales, y por otro, su estudio nos revelará no pocas enseñanzas sobre las operaciones anfibia y sobre la estrategia española de la época. Por último, ayudará a mostrar una imagen de

este conflicto hispano-inglés que tiene poco que ver con los tópicos que se han venido aceptando normalmente desde entonces.

Smerwick, 1579

L

a creciente presión de Inglaterra sobre Irlanda provocó la natural respuesta de los irlandeses, deseosos de salvaguardar su independencia y su catolicismo frente a los invasores. Uno de aquellos rebeldes, James Fitzmauri, viajó a Roma y obtuvo bula del Papa desposeyendo a Isabel Tudor de la corona y obteniendo su apoyo para preparar una expedición libertadora. Ésta se organizó rápidamente con voluntarios irlandeses e italianos, (muchos de los últimos seguramente súbditos de Felipe II) zarpando de Civitavechia en el verano de 1579.

No debían de ir muy preparados los entusiastas cruzados pontificios, pues al costear Galicia las embarcaciones naufragaron, aunque salvándose la mayor parte de las vidas.

Su Santidad rogó a Felipe II que hiciera lo posible para que la expedición llegara a buen fin, y el rey, considerando la “guerra irregular” que venía sufriendo ya desde hacía cosa de una década por los corsarios ingleses, decidió prestarle su apoyo, aunque, siempre prudente, no “echó toda la carne en el asador”.

Poco después zarpaban de nuevo los 1.500 hombres, con la inclusión de 400 voluntarios españoles y con armas para otros cuatro mil rebeldes irlandeses, que esperaban se les unirían en cuanto tocaran tierra. Fueron conducidos por Juan Martínez de Recalde a bordo de ocho naos y cuatro pataches, dando fondo sin

mayor problema en Smerwick, puerto de Kerry, en la costa oeste de la isla.

Sin embargo, allí les esperaba una gran desilusión, pues pese a todas las promesas y las largas conspiraciones, la población no les ofreció el apoyo en que confiaban, por lo que la misión se relevaba tan inútil como peligrosa. Entendiéndolo así, Recalde abandonó aquellas aguas con buena parte de los voluntarios, incluidos unos trescientos españoles, quedando sólo unos 700, de los que ochenta eran españoles.

Decididos a todo, se fortificaron en el llamado “Castillo del Oro”, a la mirada del puerto de Lymbrik, donde no tardaron en ser asediados por mar y tierra por fuerzas muy superiores. Al fin, después de muchos meses de resistencia, el jefe de los asediados, Sebastián de San Giuseppe, decidió capitular en contra de la opinión de la tropa, efectuándose la entrega el 9 de noviembre de 1580.

Nunca lo hubiera hecho, pues confiados los prisioneros al luego famoso Walter Raleigh, éste separó a una veintena de los principales para obtener por ellos rescate y mató a los restantes a horca y cuchillo, haciendo tabla rasa de las capitulaciones y del mínimo sentido de humanidad.

Pero, y pese a su trágico fin, la un tanto improvisada expedición había mostrado que las costas enemigas eran alcanzables sin problemas, y que incluso una expedición mal organizada y mandada tenía grandes posibilidades de éxito, pues sólo unos centenares de hombres habían resistido durante casi un año el contraataque inglés. El hecho sentó un precedente para el futuro, como veremos.

Cornualles, 1595

S

Si siguiendo un orden cronológico deberíamos hablar aquí de la Armada de 1588, mal llamada “Invencible”, pero creemos que el lector ya conoce la cuestión, que por otra parte se sale de los estrechos límites de este trabajo. Sólo recordar que el plan de Felipe II de enviar una escuadra al Canal de la Mancha como escolta del convoy que trasladaría desde Flandes al ejército de Farnesio, presentaba problemas estratégicos y logísticos de toda índole que le hacían poco menos que impracticable con la realidad estratégica y los medios de la época. Entre las muchas carencias cabe destacar la de una buena base naval en la zona en la que se pudieran reunir escuadra y convoy.

Algo de eso se obtuvo años después de forma inesperada. Al estallar la guerra civil en Francia entre los diversos candidatos a la corona, Felipe II, que apoyaba al aspirante católico, pudo disponer del puerto de Blavet, cerca de Brest. Allí se apostaron fuerzas ligeras españolas para atacar el tráfico inglés y holandés por aquellas aguas, especialmente los filibotes y zainas al mando de don Pedro Zubiaur y una escuadrilla de galeras al de don Diego Brochero.

Sorprendentemente, y pese a sus conocidas limitaciones para navegar y combatir por aquellas duras aguas y contra tales enemigos, las galeras obtuvieron continuos éxitos, obligando a sus

desconcertados contrarios a improvisar buques parecidos con los que enfrentarlas.

Pero si algo habían mostrado las galeras en siglos de lucha en el Mediterráneo era que se trataba de magníficos buques anfibios, por su escaso calado, facilidad de maniobra e independencia del viento. Sin hacer uso apenas de las embarcaciones auxiliares, a lo que estaban obligados por contra los veleros, podían acercarse a una playa y desembarcar su guarnición rápidamente por la tamboreta y espolón, mientras que sus piezas de proa barrían cualquier oposición cercana. Eran, en suma, embarcaciones ideales para dar golpes de mano anfibios.

Tal y como se pensó, se hizo: en julio de 1595 las cuatro galeras, al mando de don Carlos Amézola, zarparon de Blavet, saquearon algunos pueblos hugonotes cercanos para completar sus provisiones e hicieron rumbo a las costas de Cornualles.

Sin encontrar enemigo alguno en la mar, fondearon y pusieron en tierra 400 arcabuceros y algunos piqueros en Mouse Hole, saqueándolo e incendiándolo, pasando luego a hacer lo mismo en Penzans y Newlin, donde ocuparon un pequeño castillo, tomaron la pieza que lo artillaba y apresaron tres mercantes con rica carga. A todo ésto, la alarma había cundido entre los habitantes, reuniéndose una milicia de unos 1.400 hombres que no se atrevió a enfrentarse a aquellos invasores tan aguerridos. Los españoles, en un gesto de desafío, celebraron una misa en el terreno ocupado, e hicieron saber a todos que volverían y edificarían allí una abadía. Después, y con toda tranquilidad, reembarcaron y volvieron a su base, no sin hundir en la travesía dos buques holandeses de un convoy de 46 naves con el que se toparon.

La tan atrevida como exitosa incursión tuvo al menos una continuación, cuando poco después, el capitán don Martín de Oleaga con sólo dos pataches, volvió a desembarcar en la costa inglesa, con nuevos incendios, saqueos y presas de mercantes.

Cabe imaginar el impacto en la corte británica de aquellas incursiones, que mostraban tanto la indefensión de sus costas como

la impunidad con que se retiraron los incursores. Y nada aseguraba que tales hechos no se volvieran a repetir y aún más dolorosamente.

Ello explica que se decidiera apoyar decididamente a los hugonotes franceses en sus desesperados intentos por conquistar Blavet, empresa fracasada por la heroica resistencia de los españoles al mando de don Juan del Aguila en tierra y de Zubiaur, Brochero, Bertendona y Villaviciosa por mar, lucha en la que, y entre otros, murió el almirante inglés Frobisher.

Y lejos de mejorar, la situación de los aliados empeoró sensiblemente cuando el 16 de abril de 1596, las tropas españolas ocuparon el puerto y la ciudad de Calais, pues ahora la gran base para el ataque a las costas británicas estaba ya disponible.

Las expediciones de 1596 y 1597

P

ero los planes de invasión habían ya madurado en otra dirección más usual: en octubre de aquel mismo año zarpaba la gran flota de 100 buques al mando de don Martín de Padilla, con una tropa de desembarco de 9.000 españoles y 3.000 portugueses, rumbo a las costas de Irlanda y con el fin de apoyar una nueva rebelión. Sin embargo la flota partió en mala estación debido a los retrasos impuestos por el rey y la burocracia, siendo sorprendida el día 28 por un temporal frente a las costas gallegas, perdiéndose un total de 32 embarcaciones (casi todas ligeras) y cerca de dos mil hombres.

Al año siguiente, la flota fue reforzada hasta las 136 embarcaciones de todos tipos y 24 carabelas, transportando ahora no menos de 12.500 hombres, de los que 8.600 eran veteranos de los tercios viejos de Nápoles y Lombardía, invencibles por entonces.

Zarparon, también con retraso, el 19 de octubre y tras una corta y feliz travesía de tres días, entraron en contacto con las galeras de Blavet y se dispusieron al desembarco de la tropa, esta vez en la propia Inglaterra.

Pero, y cuando ya divisaban Falmouth, se desencadenó un terrible temporal que dispersó la flota, hundiendo siete buques y pereciendo mil hombres ahogados cuando ya tan cerca estaban del éxito.

Sin embargo, siete de los buques llegaron a su objetivo y pusieron en tierra unos cuatrocientos hombres, que se atrincheraron esperando la llegada del resto. Tras dos días de espera, y al comprobar que la flota se había dispersado irremediablemente y que no llegaban refuerzos, reembarcaron y regresaron a España sin el menor contratiempo.

Aquella fue, con mucho, la mejor ocasión de alcanzar el tan deseado éxito, por más que la expedición fuera de objetivos limitados, dado que la fuerza de desembarco, aunque verdaderamente de élite, sólo era suficiente para conquistar algunos puntos y fortificarse en ellos a la espera bien de refuerzos, de una insurrección de los todavía abundantes católicos ingleses o bien de una negociación diplomática.

Lo sorprendente es que una flota aún más numerosa que la “Invencible” no fuera avistada e interceptada por las escuadras británicas. Lo cierto es que, creyendo suspendidos los preparativos españoles, la escuadra inglesa, con 120 buques y otros 25 holandeses, al mando de Essex, Howard y Raleigh, había zarpado hacia las Azores pensando en interceptar la Flota de galeones que, rebosantes de oro y plata, tría de América el almirante Garibay. Pero éste supo burlar a sus perseguidores, que al volver frustrados a Inglaterra, se encontraron además con que la habían dejado indefensa ante un temible peligro. No es extraño que abundaran las acusaciones de traición y que se abriera juicio contra alguno de los mandos acusándolo de estar a sueldo del rey de España. Realmente no fue una de las campañas más gloriosas de la “Navy”.

Así que, nuevamente y sin oposición, soldados españoles hollaron el suelo inglés, y sólo por los temporales la operación se frustró. Ello explicaría que la memoria histórica haya hecho responsables a “los elementos” del fracaso de la “Invencible”,

aunque, como es común, confundiendo y simplificando los hechos, reuniendo en una sola expedición los hechos de los sucesivos intentos, en la frustración de las cuales, como hemos visto, sólo fue parcialmente responsable la “Navy” en la primera de las ocasiones, brillando por su ausencia en las otras dos.

Una noticia consoló a los ya temerosos británicos: Felipe II firmó en 1598, al año siguiente, la paz con Enrique IV de Borbón, al que aceptaba finalmente como rey de Francia tras su conversión al catolicismo. Y en virtud del tratado, les fueron devueltas a los franceses las plazas de Blavet y Calais, que tanta importancia tenían en una estrategia contra Inglaterra. Poco después, el agotado y enfermo “rey prudente” moría, legando a su hijo Felipe III el conflicto con Inglaterra.

Irlanda, 1601-1602

D

e nuevo se pensó en que la mejor estrategia era atacar al enemigo en el débil flanco irlandés, y para dirigir la operación se escogió a don Juan del Águila, el esforzado e invicto caudillo de Blavet y de Bretaña, asegurándose el apoyo de los naturales gracias a la implicación de los condes de Tyrone y O'Donnell.

El 3 de septiembre de 1601 zarpaba de Lisboa una escuadra de 23 buques, al mando de don Diego Brochero, conduciendo a los 4.432 españoles de la tropa de desembarco. Ya cerca de su objetivo, de nuevo se levantó un temporal, separando a los ocho buques de Zubiaur que, conduciendo mil hombres y muchas municiones y provisiones, tuvo que regresar a Ferrol.

Pero el resto de la expedición desembarcó con felicidad al sur de Irlanda, en el puerto de Kinsale el 2 de octubre, tomándolo sin resistencia. De nuevo se hicieron proclamas a la población, llamando a la insurrección contra el dominio inglés, y de nuevo la respuesta dejó que desear, pues sólo se les unieron 900 hombres, mal armados y entrenados.

El virrey inglés, Mountjoy, reunió 6.000 soldados de infantería y 500 de caballería, con los que puso cerco a Kinsale, apoyado por la escuadra al mando de sir Richard Levison. No tardaron en recuperar, aunque no si gran resistencia y pérdidas, dos de los baluartes exteriores: Rincurran y Castle Park.

Mientras, y en el norte de la isla, O'Donnell y Tirconell habían levantado a casi tres mil hombres, pero esperando reunirse con el jefe supremo de la rebelión, O'Neill, se detuvieron en Tipperary, sin auxiliar a los españoles ni hacer nada por reunirse con ellos.

Por su parte, Zubiaur, ya reparado, zarpó nuevamente de Coruña el 6 de diciembre con diez buques y mil hombres de desembarco. Pero de nuevo los temporales se cobraron su tributo, perdiéndose un buque y separándose tres más, con lo que sólo seis con unos 600 soldados llegaron a Irlanda, desembarcando en Castlehaven, por ser inaccesible Kinsale por el cerco y bloqueo naval. Con ellos y el apoyo de los irlandeses, Zubiaur se apoderó además de los puertos cercanos de Baltimore, Bantry y Berehaven, creando así una eficaz diversión que aliviara la presión ejercida contra la fuerza principal en Kinsale.

La escuadra de Levison no podía permitir aquel decisivo ensanchamiento de la cabeza de playa española en Irlanda, y con sus buques atacó a los muy inferiores en número y porte de Zubiaur en Castlehaven. Pero el duro marino vasco no dudó: emplazando cañones en tierra para apoyar a su inferior flotilla, rechazó por completo a la escuadra enemiga tras cinco horas de combate, habiendo recibido su insignia, el "María Francisca", más de 350 balazos, perdiendo al parecer cada bando dos buques. Reparado y libre del bloqueo, Zubiaur regresó poco después con su flotilla a España.

Mientras tanto, don Juan del Águila había aprovechado para efectuar una salida de Kinsale el 12 de diciembre. La operación constituyó todo un éxito, pues los sitiadores perdieron más de 700 hombres entre muertos, heridos y prisioneros, así como veinte cañones, por sólo un centenar de bajas entre los españoles. Pero los sitiadores recibían continuos refuerzos desde la cercana Inglaterra y de otros puntos de Irlanda, llegando a sumar unos 12.000 hombres.

La guarnición de Kinsale no podía liberarse por sí misma de semejante fuerza, pero al fin, parecía que los irlandeses se decidían

a entrar en combate. Sus líderes consiguieron reunir unos 6.000 hombres y contactaron con los españoles de Castlehaven, que sólo pudieron reforzarlos con 200 al mando del capitán don Alonso Ocampo, pues ya sabemos que la guarnición de aquellos puntos era de menos de 600 hombres.

Urgía liberar Kinsale, y por medio de mensajeros secretos, se entró en contacto con la plaza para organizar un ataque simultáneo desde dentro y fuera de ella, fijándose la operación para el 4 de enero de 1602.

Sin embargo, el espionaje o la traición hicieron saber a Mountjoy lo que se preparaba, y dejando vigilada la plaza, se revolvió contra el enemigo más débil: las improvisadas milicias irlandesas. A la primera carga de la caballería inglesa los novatos y mal armados irlandeses se desbandaron, quedando sólo a pie firme los 500 de O'Sullivan y los 200 españoles. Tras dos horas de lucha y cuando ya sólo quedaban vivos 2 oficiales y 37 soldados españoles, la heroica fuerza tuvo que rendirse. Más de mil irlandeses murieron aquel día.

En cuanto a la salida de la plaza, hecha ya a destiempo y con el enemigo crecido por su fácil victoria, no tuvo la menor posibilidad de éxito. Recordemos, además, que en total y entre las dos fuerzas, eran poco más de españoles y el doble de irlandeses contra 12.000 británicos.

Todo ello convenció a don Juan del Águila que su resistencia en Kinsale carecía de sentido, sin refuerzos desde España y sin un claro y eficaz apoyo irlandés. A muchos de sus hombres les parecía que era muy prematuro renunciar, pero al ya veterano jefe, victorioso en Blavet y Bretaña en otra larga y dura campaña con escasos apoyos, le faltó probablemente la constancia que antes había derrochado.

El 12 de enero de 1602 se firmó la capitulación, hecha con todos los honores “saliendo con banderas desplegadas los españoles, armas artillería, municiones, bagajes, vituallas y tesoro”, haciéndose extensiva a los demás puertos. Signo de lo que habían cambiado los

tiempos es que los enemigos se trataron con toda cortesía y hasta cordialidad, cumpliéndose la capitulación y siendo repatriados los españoles en buques ingleses. Unos seiscientos, víctimas más de las enfermedades que del enemigo, quedaron allí para siempre.

Cabe imaginar el alivio con que se acogió la noticia en Inglaterra: una fuerza de menos de cuatro mil españoles, que nunca llegó a estar reunida, con muy poco apoyo eficaz de los rebeldes, se había hecho con no menos de cinco puertos del sur de Irlanda y había tenido en jaque a su ejército durante cuatro meses, pese a no recibir ningún refuerzo importante, para al final capitular con todos los honores y cuando bien podían haber prolongado su resistencia.

O'Sullivan no se dió por vencido, y con su propia escasa gente y 50 españoles dispersos que se le unieron, defendió su propio castillo de Dunboy en la bahía de Bantry hasta su inevitable rendición el 3 de julio de aquel año. De haberse hecho lo mismo en Kinsale, prolongar la resistencia, para lo que había muchos más hombres y elementos, y pese a toda la lentitud de la administración española, hubiera dado tiempo a que llegaran refuerzos de todas clases y seguir dando jaque al enemigo.

De hecho, don Juan del Águila fue sumamente criticado a su regreso a España, en abril de aquel año. Caído en desgracia, se retiró a pasar sus últimos años en su pueblo natal de Barraco, en la provincia de Ávila.

En el ánimo de la ya anciana Isabel Tudor tuvo que pesar de nuevo la comprobación de que sus costas no eran en modo alguno intangibles, y que en la primera ocasión en que los españoles se habían presentado con alguna fuerza, había costado mucho evitar el desastre. Sus ministros le recordarían, además, que mantener los 20.000 soldados del ejército de ocupación en Irlanda le costaba no menos de 300.000 libras anuales de entonces, y ello aparte de que la propia Inglaterra necesitaba protección.

La última amenaza

R

ecordará el lector los buenos resultados de las galeras que operaron en el Canal de la Mancha, pues bien, un joven capitán, don Federico de Spínola, hermano del don Ambrosio inmortalizado por Velázquez en su cuadro "*La rendición de Breda*", había decidido continuar aquellas operaciones, ahora desde bases en el Flandes español. Como primera medida llevó allí sus galeras, todavía al mando de Amézola, y que se hallaban en Santander, a las que unió otras, sembrando al poco tiempo el pánico en la navegación mercantil de ingleses y holandeses.

Pero su plan último era el desembarco en Inglaterra, ocupando uno o dos de sus puertos, simultáneamente a la expedición irlandesa. Y así acudió a Flandes en el verano de 1600 su hermano Ambrosio con un ejército de 9.000 hombres, con órdenes expresas del rey de "no perder una hora". Sin embargo, las necesidades del teatro de guerra de los Países Bajos se impusieron, y la tropa tuvo que quedarse allí. No era la primera ni sería la última vez que la resistencia holandesa ponía a salvo de grandes peligros a Inglaterra.

Los planes, sin embargo, no se abandonaron, y a fines de 1602 los reclutados eran ya nada menos que 20.000 hombres y 2.000 caballos, pero de nuevo la fortuna favoreció a Albión, al morir heroicamente don Federico Spínola de un balazo de cañón en el pecho cuando con sus galeras atacaba a un escuadra holandesa el

25 de mayo de 1603. Con su muerte, el proyecto perdió su mejor valedor.

A poco murió Isabel Tudor, y los amplios deseos de paz por ambas partes no tardaron en concretarse, y pocos meses después ésta se firmaba en Londres con cláusulas muy ventajosas para España que analizaremos más adelante.

Drake, Hawkins y Frobisher, entre otros, habían muerto en la larga guerra, y Raleigh no tardaría en ser ajusticiado por su compatriotas al intentar proseguir su vieja forma de vida corsaria. Nunca llevaron los galeones más oro y plata de América a España que entre 1588 y 1604. Ésta es la realidad de los hechos.

Conclusión

C

Como habrá podido comprobar el lector, en alguna más de las cinco ocasiones mencionadas, tropas españolas desembarcaron en las islas británicas. Es más, en las tres ocasiones en que lo hicieron en Inglaterra, no sufrieron daño alguno y los causaron de alguna importancia. En la única en que lo hicieron en fuerza en Irlanda provocaron una grave crisis en el sistema defensivo inglés, que de haber contado con mayores apoyos y algo más de tenacidad, hubiera podido ser decisiva.

Del relato de los hechos, y dejando aparte la campaña de la llamada “Invencible”, se habrá observado que en dos ocasiones, al menos, los intentos de invasión fueron abortados por los temporales, no por las escuadras enemigas, y que, en la generalidad de los casos, si no se llegó a un éxito decisivo, fue más por los errores de planteamiento, concepción o ejecución de los planes españoles (incluida la propia “Invencible”) que por las medidas defensivas de los ingleses.

Resulta obligado hablar de una contumaz “buena suerte” de Albión, pero que esa situación no podía prolongarse indefinidamente y que el mutuo desgaste de ambos contendientes era mejor soportado por España, pese a luchar simultáneamente contra varios enemigos, que lo que podía soportarla mucho más débil Inglaterra de entonces, fue algo que supieron valorar muy adecuadamente los gobernantes ingleses de aquella época frustradas las doradas

expectativas abiertas por Drake y otros, tras años de una durísima guerra, comprendieron que poco tenían que ganar y mucho que perder con su continuación.

La constante amenaza española sobre las costas británicas, pese a todos sus errores e insuficiencias, fue uno de los factores de peso en esa resolución.

LA “INVENCIBLE” INGLESA DE 1589

M

ucho se ha hablado y escrito sobre la desdichada y mal llamada “Invencible” española de 1588, sin embargo apenas se ha divulgado que al año siguiente los ingleses acometieron al contraataque una expedición semejante, que terminó igualmente en desastre.

Apenas alejado el peligro de las costas inglesas tras el fracaso de la flota de Medina Sidonia, nuestros enemigos empezaron a planear una adecuada explotación del éxito, ahora que los mejores buques españoles se hallaban en puertos cantábricos en reparación y las costas ibéricas estaban, por tanto, casi indefensas. El potencial del reino de Inglaterra no daba para una invasión de España, pero se contaba con que don Antonio de Crato, el tenaz pretendiente a la corona portuguesa, como sabemos recientemente añadida a las que ceñía Felipe II, podía ser una baza de gran valor, al sembrar la rebelión entre los portugueses.

Sobre tales perspectivas se elaboró un ambicioso plan para una flota que debería atacar la Península en la primavera de 1589. Su misión era tan compleja como prometedora: atacar en primer lugar los puertos cantábricos, especialmente Santander, y destruir en ellos los galeones que allí reparaban, desembarcar luego ante Lisboa con don Antonio, provocar la sublevación de sus leales, tomar la capital e importantísimos puerto y base naval y comercial, y asegurar la independencia de Portugal, que se convertiría en un firme aliado y socio comercial de los ingleses, para y por último, asegurar la

posesión de alguna de las Azores, que podría ser decisiva para colapsar el tráfico español con América.

Tal vez eran expectativas desmesuradas, pero en el grado de indefensión y de baja moral en que parecía hallarse la monarquía de Felipe II tras el desastre precedente, todo aquello parecía posible. En el peor de los casos, se confiaba en reducir drásticamente las fuerzas navales españolas, crear un serio problema insurreccional en Portugal y tal vez conseguir alguna de las Azores, sin descontar la posibilidad de hacerse con un buen botín.

Una defectuosa organización

R

realmente, toda la operación se organizó básicamente como una operación comercial, financiándola a partes la propia Isabel Tudor, los principales jefes de la flota y ejército de desembarco y los navieros, esperando cada uno no ya recuperar lo invertido, sino obtener grandes beneficios. Tal práctica, aunque común en la Inglaterra de entonces y afortunada en empresas menos ambiciosas y más puramente corsarias, resultó contradictoria con los grandes objetivos estratégicos que se perseguían y fue, tal vez, causa de su frustración.

El mando de la escuadra correspondió a sir Francis Drake que, si bien había recibido acerbas críticas de muchos de sus compañeros por su conducta durante la campaña de la "Invencible", tuvo la habilidad de atribuirse personalmente la mayor parte del éxito, como todavía hoy injustamente creen muchos en Inglaterra y España. Y aquella arriesgada y ambiciosa misión parecía requerir un jefe de sus cualidades, según parecía confirmar su historial anterior.

Pero lo cierto es que el gran navegante y afortunado corsario no era el hombre adecuado para mandar una gran expedición naval, como los hechos no tardarían en demostrar.

Como jefe de la fuerza de desembarco se escogió a sir John Norris o Norreys, cuyo criterio no tardó en chocar con el del marino, poniendo de relieve los inconvenientes de un mando dual,

especialmente si ambos jefes tienen temperamentos, formación e ideas muy distintos.

Los datos sobre la fuerza reunida son poco claros y contradictorios, fruto del deseo del gobierno inglés de entonces de encubrir en lo posible el desastre y del de la historiografía británica posterior en no empañar el tan dorado como discutible cuadro que ha pintado de la Marina de Isabel Tudor.

Al menos en los hombres parece haber concordancia, pues eran 23.375 los embarcados, de los que unos 5.000 eran marineros, siendo el resto la tropa de desembarco, entre la que se encontraban no menos de 1.100 caballeros ingleses y unos 950 voluntarios holandeses. En cuanto a los buques, las cifras son mucho menos seguras, oscilando entre un total de más de 150 y los 200. Lo más seguro es que se destinaron a la empresa sólo seis galeones reales y dos pinazas también de la “Royal Navy”, completándose el resto con mercantes armados, corsarios y unas sesenta urcas de transporte, al parecer de procedencia holandesa. Los galeones reales eran el “Revenge”, insignia de Drake, “Aid” con el segundo jefe de la escuadra, William Fenner; “Nonpareil” en el que iba Norris, y luego los “Dreanought”, “Foresight” y “Swittsure”, con el entonces favorito de Isabel Tudor, Robert Devereux, conde de Essex, que se unió más tarde a la flota pese a la prohibición expresa de la reina. Cada uno de los cinco primeros galeones era capitana de una de las cinco escuadras en que se dividió la flota, compuesta como hemos dicho, por unos sesenta mercantes armados, corsarios, otras tantas urcas y el resto las pequeñas pinazas o embarcaciones ligeras de exploración y enlace, armadas únicamente con piezas ligeras en número inferior a la decena. El total, más de 23.000 hombres y al menos 150 buques, que se correspondían aproximadamente con el de la “Invencible” española del año anterior, con unos 29.000 hombres y 131 buques, aunque resulta evidente que el tonelaje medio de los buques españoles era superior.

Lo que llama la atención es que la “Royal Navy” sólo participara con ocho embarcaciones, cuando el año anterior había movilizó

34 entre grandes y pequeñas. La explicación a tan sorprendente hecho creemos que resulta obvia: por un lado el desgaste de la campaña (tanto en los combates como en la desastrosa epidemia que diezmó posteriormente las dotaciones inglesas), por otro, que algunos buques reales quedaron guardando el Canal y las costas inglesas o en otras comisiones, y, por último, que era mucho más barato para el Estado movilizar buques particulares armados y pagados a sus propias expensas que pagar los buques y dotaciones del Estado.

Lo cierto es que la organización dejó mucho que desear: las tropas de desembarco incluían pocos veteranos y demasiados indisciplinados novatos sedientos de botín; no se llevaron piezas de sitio, indispensables para atacar fortalezas, ni apenas caballos de monta y de tiro, que lo eran para las operaciones terrestres. Por último, y éste fue lo peor, la avaricia de los organizadores hizo que se embarcaran muy pocas provisiones y hasta escaseó el agua casi desde el principio, confiando en conseguir arrebatárselo todo al enemigo. Realmente, y por entonces, los ingleses tenían muy poca experiencia en organizar grandes expediciones navales, y tal vez subestimaron el problema porque el año anterior habían combatido junto a sus propias costas, desde donde les llegaba continuamente todo lo necesario. Pero no era éste el caso, sino el de una gran y ambiciosa campaña ultramarina.

La Coruña

L

a flota zarpó de Plymouth el 13 de abril y ya en plena travesía hacia las costas españolas se mostró su deficiente organización y disciplina, al desertar de ella nada menos que una veintena de embarcaciones, si bien de las más pequeñas, con un total de 2.000 hombres.

A ello sumó Drake su propia desobediencia al negarse a atacar los puertos donde reparaban los buques de la “Invencible”, pretextando vientos contrarios y el temor a verse “embolsado” por ellos en el golfo de Vizcaya.

Tal vez temiera una dura defensa y pocos beneficios económicos, tal vez que fuera poner sobre aviso al enemigo. Lo cierto es que la alternativa que buscó fue aún peor: dirigirse contra La Coruña, frente a la cual llegó el 4 de mayo. Las razones para este cambio de objetivo eran varias: ese puerto fue de donde zarpó Medina Sidonia el año antes, y era a la sazón una importante base de aprovisionamiento para futuras acciones contra Inglaterra. Pero había más: se rumoreaba que en la ciudad se custodiaba un tesoro de millones de ducados, y que allí estaba, entre otros, un gran galeón portugués de las Indias Orientales con una fabulosa mercancía.

Las provisiones acumuladas eran ciertas, y serían muy necesarias para los mal abastecidos ingleses, pero los tesoros y riquezas eran totalmente ficticios. En cualquier caso, las defensas

eran mediocres: movilizando a los pocos soldados existentes, la milicia local y los hidalgos, el gobernador, el marqués de Cerralbo, sólo podía contar con unos 1.500 defensores, bien que pronto la mayor parte de la población civil ayudó como pudo en la defensa. En cuanto a buques con algún armamento, se reducían a la nao “San Bernardo”, en carena y desartillada, y a las “San Bartolomé” y “San Juan”, tampoco en buenas condiciones, así como a dos galeras: la “Princesa” y la “Diana”, al mando de los capitanes Pantoja y Palomino.

Poco se podía hacer con tan pequeña fuerza, pero el “San Juan” y las galeras se acoderaron junto al fuerte de San Antonio y cañonearon a la flota inglesa según se introducía en la bahía. Al día siguiente, los ingleses desembarcaron varias piezas con las que batieron al buque de enfilada. Al no poder contestar adecuadamente, los españoles decidieron quemar o echar a pique las tres naos, salvándose las galeras, que retrocedieron hasta Betanzos gracias a su escaso calado, pero dejando sus guarniciones en la plaza.

No podemos hacer aquí un relato detallado del ataque inglés a La Coruña, sólo recordar que los asaltos a la ciudad alta, tras la toma y saqueo de la baja y del barrio de La Pescadería, carentes del apoyo de la artillería de sitio, y pese a que utilizaron profusamente minas, fueron sangrientamente rechazados por su heroica guarnición y población, incluidos mujeres y niños y destacando entre las primeras doña Mayor Fernández de la Cámara y Pita, que la tradición recuerda como “María Pita”.

El 18 de mayo reembarcaron las tropas, y al día siguiente la flota inglesa abandonaba la bahía, dejando tras de sí unos 1.300 muertos y habiendo perdido dos o tres buques y al menos cuatro barcasas de desembarco por el fuego de los buques y piezas de costa. Los defensores contaron unos 1.000 muertos, los tres buques zabordados, y los daños en la ciudad y barrios correspondientes por el combate y el parcial saqueo.

Drake había perdido demasiado tiempo y fuerzas en un objetivo claramente secundario, del que tuvo que retirarse ante la llegada de refuerzos por tierra. Además, y para no conseguir nada, había dado la alarma, con lo que perdía el vital factor sorpresa en su aventura portuguesa, principal de su expedición. Para colmo de males, entre sus hombres se empezó a desarrollar una epidemia y a cundir el desánimo ante el duro rechazo y la escasez no resuelta de víveres. Tampoco contribuyeron a mantener la imprescindible disciplina y la salud el saqueo de la parte baja de la ciudad y las monumentales borracheras que le siguieron. Como para demostrarlo, poco después abandonaron la flota otros diez buques con unos mil hombres, que pusieron rumbo a Inglaterra: aquella expedición parecía ya marcada por un destino adverso.

Lisboa

E

El 26 de mayo la todavía gran flota fondeó frente a Peniche y comenzó el desembarco de los expedicionarios, que por la mala mar se saldó con 14 barcazas hundidas y unos 80 ahogados, pese a no encontrar casi resistencia. De hecho, el castillo de aquella localidad se rindió al poco, pues su gobernador era partidario de Crato. Así que, y tras algunas escaramuzas con pequeñas partidas hispano portuguesas enviadas en reconocimiento, el ejército inglés al mando de Norris se puso en marcha hacia Lisboa, eran unos diez mil hombres.

Mientras, la flota de Drake debía forzar la boca del Tajo y ser el segundo brazo de la tenaza que hiciera caer la bella capital portuguesa, además se contaba con la “quinta columna” de los partidarios de don Antonio de Crato entre la guarnición y población lisboeta. Como para confirmarlo, a poco se rindió sin resistencia el castillo de Cascaes, lo que facilitaba la misión de Drake.

Pero la marcha del ejército inglés se convirtió pronto en una pesadilla: apenas se habían traído 44 caballos, ni siquiera los necesarios para los jefes, siendo totalmente insuficientes para transportar la artillería de campaña y los bagajes, con lo que los soldados debieron apechugar con semejante carga, y mal comidos y con barruntos de fiebre, tuvieron unos penosísimos 75 km de marcha hasta Lisboa.

Mucho se hubieran evitado de contar con el apoyo de la población local, pero lo cierto es que los portugueses hicieron el vacío ante los invasores y apenas dos o tres centenares se les unieron, aunque sin armas, caballerías ni pertrechos. La verdad es que los presuntos “libertadores”, aparte de ser unos perfectos herejes para ellos, eran los mismos que llevaban años saqueando las costas y buques portugueses, por lo que era muy difícil de esperar que levantara una entusiasta adhesión. Además, el mando español, el conde de Fuentes, practicó una astuta política de “tierra quemada”, evacuando los lugares de todo lo que pudiera ser útil para los invasores. Por último, la abrumada columna fue constantemente hostigada por destacamentos hispano-portugueses que le causaron centenares de bajas y la pérdida de tres banderas que estuvieron largos años en la catedral de Sigüenza como ofrendas.

Cuando, por fin, el 4 de junio los agotados ingleses estuvieron frente a Lisboa, se encontraron que la ciudad no daba en absoluto muestras de debilidad ni de estar dispuesta a capitular. Es cierto que no sobraban precisamente las fuerzas defensoras y que se temía por la lealtad de algunos portugueses, pero reuniendo todo lo aprovechable, se juntaron en torno a siete u ocho mil hombres, más que suficientes para defenderse del pequeño y abrumado cuerpo de desembarco.

En el puerto había no menos de 40 embarcaciones de vela y de todos los tipos y procedencias, más o menos armadas y al mando conjunto de don Matías de Albuquerque, pero sus dotaciones fueron mejor empleadas en completar las fuerzas terrestres y guarnicionar las baterías de la entrada del puerto. Otra cosa era la escuadra de galeras de Portugal, unos 18 buques, al mando de don Alonso de Bazán, hermano del gran y ya fallecido don Álvaro.

También las galeras estaban escasas de personal debido a las necesidades en el frente terrestre, pero hostigaron duramente la progresión británica desde el estuario del Tajo. Según una relación oficial de entonces:

“...las galeras desde el río les hicieron mucho daño y los desalojaron y su mosquetería mató bastantes soldados y el capitán Montfrui con su galera, quedando de guardia en Lisboa, les mató mucha gente con su artillería y les desalojó del convento de Santa Catalina, donde se habían mudado...”.

Aquí no quedó la cosa, pues a la noche siguiente, don Alonso simuló un desembarco en la retaguardia enemiga, poniendo los esquifes o botes de las galeras en el agua y llenos de gente, disparando y haciendo todo el ruido posible, con lo que, puesto en conmoción el campamento inglés y delatando al mismo tiempo su posición en la oscuridad con las antorchas y mechas de las armas, fue duramente batido por la artillería de las galeras, que “hicieron mucho daño sin recibir ninguno”.

Al día siguiente se observó que el enemigo intentaba un asalto por la parte de Alcántara, pero las galeras “dispararon muchos cañonazos e hicieron mucho daño, porque daban los balazos en medio de su campo (formaciones) por cuya causa se alargó (apartó) de la Marina (orilla del mar) y se encubrió de manera que las galeras no le pudieran ofender, aunque mataron muchos”.

De vuelta a la entrada del puerto, las galeras volvieron a batir Santa Catalina, “con lo que le hizo mucho daño a lo que después se entendió de los presos que de ellos se tomaron, que fueron muchos, que todos dijeron que las galeras habían hecho gran daño y lo que más temían eran ellas”. Como remate, don Alonso desembarcó trescientos soldados para hostigar aún más eficazmente al enemigo, y más hubiera podido hacer, pero se le negaron los refuerzos de mil hombres que pedía y que hubieran podido aumentar el revés británico.

A todo esto Drake no hacía nada, pese al plan acordado, y seguía con su flota fondeada pasivamente ante Cascaes. Norris y don Antonio le urgieron a que forzara la entrada del puerto, pero él

se negó, pretextando el peligro de las baterías, de los buques del puerto y de las galeras, así como el mal estado de sus tripulaciones, por lo que se ganó los epítetos de indeciso y hasta de cobarde de los otros dos jefes.

Realmente Drake era un magnífico corsario, pero un mal conductor de grandes expediciones. Acostumbrado a obtener triunfos fáciles por sorpresa, cuando había que intercambiar duros golpes con un enemigo preparado, el gran marino inglés no estaba realmente en su elemento y tendía a evitar el enfrentamiento.

Así, Drake no sólo no ayudó al ataque por tierra con otro naval que hubiera podido ser decisivo, ni ahuyentó a las galeras que tanto daño hicieron al cuerpo de desembarco, y ni siquiera pudo impedir que entraran en Lisboa el 11 de junio otras nueve galeras de la escuadra de España, al mando de don Martín de Padilla con mil soldados de refuerzo.

Todo lo que hizo fue apresar a una docena de pequeños buques de cabotaje y pesqueros portugueses y a unas sesenta urcas neutrales, sobre todo de la Hansa, que luego tuvo que devolver, excepto un puñado que llevaban mercancías españolas.

De nada sirvieron las recriminaciones y hasta los insultos de Norris y de don Antonio, Drake no se movió, y como la situación de las tropas desembarcadas era ya insostenible, se ordenó el 16 de junio la retirada.

Los mandos españoles, el mismo virrey de Portugal, archiduque don Alberto y el ya citado conde de Fuentes, prefirieron no arriesgar sus nada fuertes tropas de tierra y estimaron más prudente tender el consabido “puente de plata”, limitándose a hostigar la retirada, aunque y pese a que la persecución no fue muy dura, se cogieron bastantes prisioneros, bagajes, piezas de artillería y hasta los papeles secretos de don Antonio con los nombres de muchos conjurados. La dudosa moral y lealtad de las tropas portuguesas aconsejó la prudencia, si bien ésta fue tal vez excesiva, porque no suele suceder que uno se pase a un enemigo vencido.

Las galeras a la caza

P

ero los marinos, y especialmente don Martín de Padilla, no estaban dispuestos a que el enemigo tuviera franca la huida, y así salió con sus galeras, dispuesto a hostigarle en lo que pudiera. Padilla era todo un veterano de galeras pues ya en 1567 tenía el mando de cuatro (era lo que se llamaba entonces “cuatralbo”) de la escuadra de Sicilia, y había luchado en el Mediterráneo contra turcos y berberiscos y más recientemente contra corsarios ingleses en el Estrecho y en el Atlántico.

El 18 de junio la flota inglesa, más de 200 buques contando las presas recientemente hechas, muchas como dijimos de buques neutrales, se encontró con vientos flojos y calmas que le impidieron alejarse de las costas portuguesas, y las galeras aprovecharon la ocasión.

Una de las presas, un buque francés, cargado del trigo vital para las hambrientas dotaciones británicas, aprovechó la ocasión para huir, siendo detenido rápidamente por las galeras. Al día siguiente sucedió algo parecido con otro buque francés, a los rescatados se les dió la oportunidad de resarcirse desvalijando a la dotación de presa inglesa, y se aprovecharon de tal modo de la licencia, que los españoles anotaron asombrados que “aún los querían dejar en los pellejos”.

Poco después se avistó una urca holandesa, yendo sobre ella las galeras de don Francisco Colón y de don Juan Portocarrero,

apresándola sin lucha y haciéndose con los cincuenta ingleses de la dotación de presa. A los holandeses y dada su buena voluntad, aunque parecían rebeldes, se les permitió seguir hasta Lisboa y comerciar allí.

“Y de estos ingleses se entendió que la armada (inglesa) iba a Cádiz, y visto esto, el adelantado (Padilla) envió a pedir licencia al archiduque para ir con todas las galeras a impedirselo. Su Alteza le dio licencia con tal de que no llevara más de tres galeras de las suyas”. Pero Padilla prefirió esperar a los movimientos posteriores de Drake.

Decidido a conseguir más información sobre las intenciones del enemigo, Padilla siguió a la encalmada flota enemiga, llegándose a meter entre su formación por la noche, y hasta envió un esquife con un capitán inglés católico para que se pusiera al habla con los buques enemigos para saber de sus planes. Nada se pudo aclarar, pues era proverbial (y así lo dice el propio informe que reseñamos) el que Drake no diera indicaciones a sus subordinados sobre sus planes hasta poco antes de llevarlos a cabo, pero Padilla pudo al menos comprobar la pobre disciplina de la flota enemiga y el mal estado de salud y de moral de sus dotaciones.

Seguía la calma, así que, decidido a sacar partido de la debilidad enemiga, Padilla zarpó al día siguiente con su capitana, con la patrona (galera del segundo jefe) de don Juan de Portocarrero, y las “Peregrina”, “Serena”, “Leona”, “Palma” y “Florida”, en total siete unidades de la escuadra de galeras de España, que situándose a barlovento del enemigo, se lanzaron sobre los buques aislados del grueso central.

En la época, las galeras no eran enemigo para un velero de mediano tamaño. Por entonces las galeras llevaban únicamente cinco piezas de artillería a proa, de las que sólo el cañón central o de crujía era de gran calibre, siendo normalmente los otros cuatro simples pedreros, de escaso calibre y alcance, aptos sólo para batir al personal o los aparejos del enemigo.

Cualquier velero de la época, fuera un galeón expresamente construido para la guerra o una nao o urca artilladas, podía responder si era de mediano tamaño con el triple de piezas y con mayor calibre y alcance medio. Además, las galeras eran bajas y de superestructuras muy frágiles, debían combatir de proa contra el costado de los veleros, siendo dominadas además en altura, y mientras sus inferiores proyectiles chocaban contra los fuertes costados del enemigo de flanco, ellas recibían de enfilada (de proa a popa) los mucho más numerosos y pesados del enemigo. Y lo mismo sucedía con la mosquetería y arcabucería, recibida desde alto y de enfilada, mientras sólo podía responder desde abajo contra el dominante costado. Tampoco ningún comandante de galera en su sano juicio intentaría atravesar con su espolón el duro costado de un velero.

Pero las galeras tenían una oportunidad si el viento calmaba: acercarse al inmóvil enemigo por la popa y cañonearle por allí. No sólo se batía de enfilada al enemigo, con lo que las propias balas atravesaban al objetivo de popa a proa sembrando la destrucción, sino que castigaba la parte más sensible del buque enemigo, la que llevaba el timón y el mando, y sólo defendida por los dos cañones situados a ambos lados del timón, o guardatimones.

La maniobra exigía, de todas maneras, mucha pericia y decisión, pues el enemigo podía poner sus botes en el agua para remolcar al buque y ofrecer su costado, llegar una racha de viento, etcétera. Lo mejor era que una escuadrilla de galeras, situada en línea, batiera sucesivamente la popa de un buque enemigo.

A Padilla no le faltaban ni la destreza, ni la experiencia ni la decisión, así que pronto puso en aprietos a varios buques enemigos un tanto separados de la formación.

No es que estuviera especialmente dotado de artillería, pues según consta la capitana llevaba un cañón, dos medios cañones y dos sacres, la patrona tres medios cañones y dos pedreros, y la “Peregrina”, por ejemplo de las demás, normales u “ordinarias”, sólo un cañón, un sacre, tres falconetes y un pedrero.

Para los no entendidos, aclararemos que en la época un cañón era una pieza de alcance medio y de gran calibre, una culebrina era de calibre muy inferior pero de gran alcance, los “medios” suponen versiones más ligeras y menos potentes de las mismas, así como los “sacres” eran pequeñas culebrinas, mientras que falconetes y pedreros eran piezas de escaso calibre y alcance, aptas sólo contra el personal y los aparejos.

Aunque la artillería no era muy potente, ayudada por el fuego de la mosquetería y arcabucería de la infantería embarcada, lo cierto es que barrió las cubiertas de varios buques contrarios. Según relaciones inglesas, la resistencia fue heroica, pues un tal Caverlys, capitán de un buque de Plymouth, cayó en el combate, y otro más, Minshaw, prefirió morir abrasado con su buque antes de entregarse.

En total fueron apresados, hundidos o quemados por las galeras de Padilla un total de cuatro buques grandes y medianos (entre 300 y 500 toneladas), un patache de 60 y una gran lancha de veinte remos.

Según confesaron los prisioneros, las dotaciones de todos ellos sumaban setecientos hombres, de los que 130 quedaron vivos y presos, entre ellos tres capitanes, un oficial de ingenieros, un alférez y varios pilotos, mientras que los españoles sólo registraron dos muertos y diez heridos (uno de ellos un oficial) entre sus dotaciones. Las presas fueron echadas a pique a cañonazos o incendiadas por las galeras, por lo que desconocemos sus nombres, que tampoco aclaran las fuentes inglesas consultadas.

Ante tal desastre, no por parcial menos doloroso, y administrado sólo por siete galeras a tan poderosa flota, el enemigo no podía por menos que reaccionar, y así:

“la capitana del Drake y otra capitana grande en que viene el general de tierra y algunos navíos de los gruesos trabajaban en recoger su armada y toda ella tenía tanta gente enferma que fue menester no poco trabajo, pelearon todos cinco navíos que he dicho y todas las demás reales que les tenían cerca los ayudaban con la

artillería, especialmente la capitana que la remolcaban dos lanchas muy bien armadas”.

El combate duró desde el amanecer hasta “dos horas después del mediodía” y pese a la aplastante superioridad numérica y artillera de los ingleses, las galeras se limitaron a su juego y apenas tuvieron bajas y daños, batiéndose siempre a gran distancia. Con todos sus esfuerzos y remolques, lo único que consiguió Drake fue que las galeras no se llevaran las presas y se limitaran, como hemos dicho, a incendiarlas o a hundirlas a cañonazos.

A eso de las cinco de la tarde por fin saltó el viento y los aliviados ingleses pudieron largar velas y dejar aquellas aguas que les habían sido tan funestas.

A Padilla se le habían unido tres galeras más, procedentes del Puerto de Santa María, con refuerzos de tropa, pero preocupado siempre porque el próximo destino de Drake fuera Cádiz, su base habitual, el gran marino español puso rumbo al Estrecho.

Así que fueron las galeras de don Alonso de Bazán las que siguieron a la batida y desmoralizada flota de Drake, haciéndola en los días siguientes tres presas más.

Todavía intentaron los ingleses un débil intento sobre las Azores, rechazado sin dificultad, para poner proa al Norte. Ante la angustiada falta de provisiones se saqueó un abandonado Vigo, por entonces una pequeña población de seiscientos habitantes, con nuevas víctimas entre los invasores, después de lo cual la retirada hacia Inglaterra se impuso claramente, no sin que las enfermedades y los temporales se cobraran un duro tributo en la vencida flota, que navegó por completo desperdigada, ya perdida toda organización y disciplina, únicamente deseando llegar cada buque lo antes posible a un puerto amigo.

Todavía en su travesía de vuelta fue la flota hostigada por la escuadrilla de zabras (embarcaciones ligeras precursoras de las

fragatas) de don Diego de Aramburu que hizo en ella dos presas más, que condujo a Santander.

Las pérdidas inglesas

L

a llegada de los patéticos restos de la expedición puso de manifiesto las dimensiones del desastre. En el galeón real “Dreadnought”, por ejemplo, de 350 hombres de dotación, nada menos que 150 habían muerto durante la desastrosa expedición, y sólo 14 podían subir al aparejo cuando regresó a Plymouth, y algo parecido sucedió en los demás buques.

Según fuentes inglesas las pérdidas humanas fueron de entre nueve y doce mil hombres muertos, la mitad de los embarcados, tanto en acción de guerra, como en naufragio o por enfermedad.

Lo peor fue que la epidemia se extendió a los puertos de llegada, cobrándose nuevas vidas, y que como no había beneficios de la expedición, tampoco hubo pagas o las hubo mínimas, con lo que la agotada y enferma marinería y soldadesca se amotinaron, teniéndose que imponer el orden severamente con siete ejecuciones por horca entre los cabecillas de la revuelta.

En cuanto a los buques, como ya sabe el lector, una docena se perdieron a manos de los españoles: dos o tres en La Coruña, cinco por Padilla, tres por Bazán y dos por Aramburu. Otros tantos se perdieron por temporales en el viaje de vuelta, con lo que la cifra total de pérdidas superó largamente la veintena. No contamos entre ellos las 18 barcasas perdidas entre Coruña y Lisboa ni la gran lancha apresada por Padilla.

Ante la magnitud del desastre y sus repercusiones, se nombró una comisión oficial de investigación, pero al poco se decidió echar tierra al asunto por clara conveniencia. Sin embargo el máximo responsable, sir Francis Drake, tuvo un decoroso pero indudable castigo: se le encargó de algo tan secundario como el de las defensas costeras de Plymouth, negándosele cualquier mando naval durante los siguientes seis años, pues claramente no sólo había defraudado, sino que había mostrado sus insuficiencias como líder de una gran expedición. Y es que ser un gran corsario no faculta automáticamente para ser un gran almirante.

Comparación con la “Invencible” española

C

Con razón estimaron los españoles de la época que el fracaso de la expedición inglesa de 1589 compensaba el de la española del año anterior. Posteriormente algunos historiadores han considerado un tanto exagerada esta pretensión, pero si repasamos las cifras y comparamos las bajas en hombres y en buques, veremos que efectivamente existe un equilibrio, pues los españoles perdieron por su parte un total de 9.000 hombres, más por enfermedad que por el enemigo, y unos 35 buques.

Pero de los 35 buques, cinco se separaron antes de los combates por temporal o avería (entre ellos las cuatro galeras de la escuadra) y casi todos los demás naufragaron no a consecuencia de los daños recibidos en los combates, sino en la costa de Irlanda, cuando las agotadas, enfermas, hambrientas y sedientas dotaciones, quisieron acercarse a una tan escabrosa costa, incesantemente batida por el Atlántico y desconocida para ellos, con tal de conseguir algunos víveres, leña y agua.

De hecho, sólo se perdieron seis buques con alguna intervención del enemigo, si bien la mitad de las pérdidas fueron debidas más a accidentes que a otra cosa: en la nao “San Salvador” se produjo una explosión accidental de la santabárbara cuando el buque estaba lejos del enemigo, el semidestrozado y quemado casco fue

evacuado de los ilesos y de los menos graves, pero quedó con su carga de moribundos a flote y muy retrasado respecto a la flota, siendo apresados aquellos pobres restos por el enemigo que la seguía.

La siguiente pérdida fue la de la nao “Nuestra Señora del Rosario”, que accidentalmente chocó con otra, perdiendo primero su bauprés y después su trinquete que, al caer, destrozó la verga del mayor, quedando el desmantelado buque retrasado y aislado. Aquella misma noche le rodeó la escuadra de Drake, una de las cinco que componían la flota inglesa, más de 25 buques, y el “Rosario”, tras escasa resistencia, no pudo más que rendirse. Ésta fue la única presa de un buque de la “Invencible” hecha por los ingleses, y aunque se debió a la fortuna y no a la pericia, el hecho hizo aumentar la fama de Drake.

Como es sabido, y después de intentar inútilmente durante varios días romper la formación de la “Invencible”, ahora fondeada en Calais a la espera de contactar con el ejército de Parma que debía escoltar a Inglaterra, los ingleses decidieron sacrificar ocho de sus buques y convertirlos en brulotes o embarcaciones incendiarias, atiborrándolos de pólvora y sustancias inflamables. En la noche del 7 al 8 de agosto los lanzaron sobre la flota española fondeada, y aunque ninguno consiguió su objetivo, al menos lograron que los españoles tuvieran que picar los cables de las anclas y zarpar rápida y desordenadamente, perdiendo momentáneamente su formidable formación, hecho que los ingleses aprovecharon para atacar de nuevo.

La capitana de las galeazas (un tipo de buque mixto entre galeón y galera) perdió en la confusión por abordaje el timón y un mástil, yendo a embarrancar bajo los cañones franceses del castillo de Calais. El buque quedó tan escorado que no podía utilizar su artillería, pero su dotación se defendió bravamente de los botes de abordaje ingleses hasta que murió de un disparo su comandante, don Hugo de Moneada, tras de lo cual abandonaron el buque ordenadamente y se replegaron a la costa neutral. Los ingleses

quisieron hacerse con el buque, pero los franceses adujeron que estaba en su costa, llegaron luego las reclamaciones españolas, y al fin la “San Lorenzo” terminó deshaciéndose por efecto del mar.

Mientras, las dos flotas se enfrentaban duramente en el llamado combate de Gravelinas, que resultó indeciso, aunque con alguna ventaja para los para entonces muy superiores numéricamente buques británicos. Lo cierto es que pese a la confusión y desorden creados por el ataque de los brulotes, y pese a batirse a tiro de mosquete con una flota superior, la española pudo rehacer lentamente su temible formación y rechazar al enemigo, que nunca intentó el abordaje, pese a presuntamente, haber destrozado a cañonazos a los buques españoles.

Los ingleses pretextaron su falta de municiones para no completar su pretendida victoria, pero igual o peor situación sufrían los españoles, que además no podían reponerlas, mientras que la flota de Howard podía recibir constantemente refuerzos y provisiones de todo género desde sus muy cercanas costas. En cualquier caso, los presuntos vencedores se limitaron en lo sucesivo a seguir a distancia a la flota española, no atreviéndose a atacarla de nuevo pese a ser retados varias veces y pese a que los galeones españoles se atravesaron en varias ocasiones, limitándose el muy prudente Howard a seguirla hasta la frontera escocesa para luego poner rumbo a sus puertos. Las pérdidas españolas en el combate de Gravelinas se redujeron a la nao “María Juan” de Vizcaya, hundida al día siguiente por sus muchas vías de agua, tras ser evacuada su dotación, y los galeones portugueses “San Felipe” y “San Mateo”, que, acribillados y haciendo mucha agua, debieron encallar en la costa holandesa, salvándose las dotaciones.

Como vemos, y en toda la campaña de la “Invencible”, los ingleses se limitaron a hundir o averiar gravemente hasta su pérdida a tres buques, y a aprovecharse de los accidentes sufridos por otros tres, de los que sólo el de la “San Lorenzo” fue provocado indirectamente por ellos. No fue realmente un gran resultado, si se tiene en cuenta que para la ocasión Inglaterra movilizó en su

defensa prácticamente todas las embarcaciones disponibles de algún valor militar.

Por contra, en la “Invencible” inglesa fueron 12 o 13 los buques perdidos a manos del enemigo, y éste no era más que galeras o zabras. Es bien cierto que pocos de los buques ingleses perdidos eran del tamaño y valor de los perdidos por la “Invencible”, pero el mérito en conseguirlo fue mucho mayor por la debilidad de las fuerzas españolas.

También es cierto que Felipe II se podía permitir perder muchos más barcos que la relativamente débil Inglaterra de entonces, y un balance de 35 por una veintena larga era muy favorable a los españoles. En cuanto a los hombres, ya hemos visto que las cifras estuvieron más o menos equilibradas en número, y desde luego, los ingleses tuvieron una mucho más alta proporción de bajas en combate.

En suma, las dos grandes expediciones presentaron grandes paralelismos y también grandes diferencias en su composición, planteamiento logístico y planeamiento, pero tuvieron ambas un igualmente desastroso final, con pérdidas muy equilibradas. Y si los ingleses pudieron jactarse de haber hollado los dominios de Felipe II, cosa que no logró la “Invencible” con los de Isabel Tudor (aunque, como ya sabe el lector, si antes y después de la malhadada expedición), los españoles pudieron vanagloriarse de que obtuvieron su triunfo con muchos menos medios de los que tuvieron sus enemigos el año anterior.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ASADO SOTO, J.L.: Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588, San Martín, Madrid, 1988.

FERNÁNDEZ DURO, C.: Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón, Museo Naval, Madrid, Tomo III, cap III, pp 41-51.

GONZÁLEZ-ARNAO CONDE-LUQUE, M.: Derrota y muerte de sir Francis Drake: La Coruña 1589-Portobelo 1596, Xunta de Galicia, La Coruña, 1995.

COLECCIÓN NAVARRETE: Relación de lo que a sucedido a las galeras de España que están a cargo del Adelantado Mayor de Castilla, Museo Naval de Madrid, tomo V, fols 59-61 y Relación de lo que sucedió en el reino de Portugal a la Armada inglesa..., tomo V, fols 62-66.

COLECCIÓN SANZ DE BARUTELL: Relación de la artillería de las galeras de España. Museo Naval, Madrid, MS 391, fol 1070.

LA ÚLTIMA EXPEDICIÓN DE DRAKE Y HAWKINS

L

a guerra entre españoles e ingleses siguió encarnizadamente, anotándose los primeros otro claro triunfo al año siguiente, 1590, cuando la armada de don Alonso de Bazán hizo huir a otra inferior inglesa en la isla de Flores en las Azores, apresándola tras dura lucha nada menos que el galeón real “Revenge”, insignia que había sido de Drake durante la “Invencible” y en la desastrosa expedición inglesa a Coruña y Lisboa que acabamos de reseñar.

Lo cierto es que, pese a las expectativas abiertas con los primeros y fáciles éxitos de corsarios como el mismo Drake, los ansiados triunfos y grandes botines parecían estar más lejos que nunca ante unas escuadras españolas renacidas tras 1588. Y pese a los reiterados intentos, lo cierto es que no se había podido apresar ninguna de aquellas fabulosas flotas cargadas de tesoros, ni arrebatar un palmo de tierra a los extensos dominios de Felipe II.

Algo de gran estilo debía de intentarse a fin de salir de aquella agotadora guerra de desgaste que sólo podía favorecer al contendiente por entonces más fuerte: la monarquía del “rey prudente”.

Yun siempre inquieto Drake, y más ahora que estaba relegado a un puesto en tierra, propuso a Isabel Tudor una nueva expedición contra el Caribe español, con el objetivo, nada más y nada menos, y

aparte de los habituales saqueos en puntos poco defendidos, de establecer una base inglesa en Panamá, desde la cual se pondría en peligro todo el dominio español sobre el área. La reina accedió, con lo que el gran corsario salió de ostracismo, pero desconfiando por experiencia de la capacidad de Drake para el mando de grandes y complejas expediciones, puso como condición que compartiera el mando con John Hawkins, reputado como navegante y aún más como organizador de la “Royal Navy” y reformador del diseño de sus buques. Como si un mando compartido entre dos no causara ya suficientes problemas, la reina dio el mando de la fuerza de desembarco a sir Thomas Baskerville.

La expedición, si modesta para los niveles europeos, la más grande enviada hasta entonces contra las Indias españolas, se componía de seis galeones reales, los recién construidos “Garland” y “Defiance” y los veteranos “Buonaventure”, “Hope”, “Foresight” y “Adventure”, así como otras veintidós embarcaciones más de diversos tamaños. Las dotaciones sumaban unos 1.500 marineros y 3.000 soldados, contándose con gran número de barcasas desmontables, ideadas por Drake para facilitar los desembarcos.

Fracaso en Las Palmas

E

El 7 de septiembre de 1595 zarpó la escuadra de Plymouth y, como se sucedió tan a menudo en las expediciones británicas de entonces, pronto advirtió que faltaban víveres para tan larga jornada. Ante esto, Drake propuso atacar las Canarias y obtener así los necesarios, de paso que se alcanzaba una fácil victoria que levantaría la moral de las dotaciones. Hawkings se opuso, afirmando que se perdería tiempo y, sobre todo, el factor sorpresa, pero ante las seguridades de Baskerville de que sus tropas conseguirían la victoria en pocas horas, se decidió atacar Las Palmas, donde se llegó el 6 de octubre.

La por entonces pequeña ciudad apenas pudo reunir apresuradamente más que a mil defensores, la mayor parte de ellos civiles sin experiencia militar alguna y sumariamente armados. Los buques británicos se acercaron para batir los castillos de Santa Catalina y Santa Ana, mientras que unas 27 barcasas con unos 500 hombres se acercaban a la playa. Allí les esperaban los defensores, con seis pequeñas piezas de campaña, con las que y tras hora y media de fuego, y tras hundir cuatro de las barcasas y averiar a varios de los buques atacantes, hicieron retirarse a los atacantes con unos cuarenta muertos y numerosos heridos.

Baskerville dijo entonces que no tomaría Las Palmas en cuatro horas como había afirmado antes, pero que estaba seguro de que lo haría en cuatro días. Pero ya ni Drake quiso saber nada de

semejantes intentos. Sin embargo, las provisiones seguían siendo necesarias, así que se eligió un lugar despoblado para conseguir las sin peligro, en la bahía de Arguineguin. Desgraciadamente para los ingleses, patrullas de caballería seguían por la costa los movimientos de la escuadra, sorprendiendo a los desembarcados de un bote, matando a ocho de sus tripulantes y apresando a dos, por lo que se descubrió la misión de la expedición y se enviaron rápidamente ligeros buques de aviso a España e Indias. Por su parte, y nuevamente frustrada, la escuadra inglesa se proveyó de agua y leña como pudo en lugares despoblados de La Gomera, tras de lo cual, el 4 de octubre, salieron de allí hacia Puerto Rico.

San Juan

P

Por uno u otro conducto, el siempre bien informado Drake supo que en San Juan había una muy apetecible presa. En efecto, la capitana de la flota de Tierra Firme, la “Nuestra Señora de Begoña”, con el capitán general de la flota, don Sancho Pardo Osorio, se había visto desarbolada y separada del convoy por un fuerte temporal. Con un aparejo provisional y bombeando el agua de la sentina, el malparado galeón consiguió por fin llegar a puerto con la preciosa carga de tres millones de pesos en plata. Inmediatamente se envió un buque de aviso a España, y de allí se ordenó la salida de cinco fragatas (buques de nuevo diseño, rápidos y maniobrables, de pequeño tamaño pero fuertemente armados) al mando de don Pedro Téllez de Guzmán.

Tanta prisa se dieron las fragatas que llegaron al Caribe al mismo tiempo que la escuadra de Drake, topándose con su retaguardia cerca de la isla de Guadalupe. Se trabó el combate entre las cinco fragatas y siete de sus buques, resultando apresado el inglés “Francis”, con 25 supervivientes de sus 70 tripulantes. De su interrogatorio se supo el peligro que se cernía sobre San Juan, y hacia allí dieron la vela las fragatas, llegando el 13 de noviembre.

El refuerzo fue bienvenido, pues la ciudad contada sólo con 400 soldados y trescientos vecinos armados, a los que se unieron los 300 hombres del galeón averiado y los 500 de las dotaciones de las fragatas. Con todos ellos se dispusieron las defensas, echando a

pique varios buques viejos (entre ellos el destrozado galeón) en la bocana del puerto para impedir ir la entrada de la escuadra enemiga, y fondeando acoderadas las fragatas para cubrir la bocana con sus fuegos.

El 22 apareció por fin el enemigo frente a punta Escambrón, fondeando con algún descuido, pues no se percataron de que lo hacían dentro del campo de tiro de las baterías allí emplazadas, y uno de los proyectiles que alcanzaron a los buques ingleses antes de que éstos se enmendaran, acertó en el insignia de Drake y en su mismo comedor cuando éste se disponía a usarlo. Drake salió ileso, pero murieron los capitanes Clifford y Brown, aparte de cinco heridos. Mal empezaba el ataque, cuando además, poco antes había fallecido el propio Hawkins de enfermedad.

Tras varios amagos y tanteos, se decidió por fin realizar el ataque en la noche del día 23: no menos de 30 barcazas con 50 hombres en cada una debían dirigirse contra las fragatas, quemarlas con artefactos incendiarios y luego asaltar la ciudad.

El intento estuvo a punto de lograr el éxito, pues tres de las fragatas fueron incendiadas, pero en dos se pudo apagar el fuego antes de que causara graves daños y sólo ardió completamente la nombrada "Magdalena". Lo que podía haber sido un contratiempo se convirtió en una inesperada ventaja, pues las llamas de la fragata iluminaron toda la escena, descubriendo a los atacantes y permitiendo a los españoles acribillar con artillería, mosquetería y arcabucería a las barcazas y a sus dotaciones. Unas nueve barcazas fueron hundidas, muriendo alrededor de 400 hombres y fracasando totalmente el intento. Los españoles tuvieron 40 muertos, la mayoría quemados en la desdichada fragata, aparte de numerosos heridos.

Hubo todavía algún intento menor de desembarco en los días siguientes, prontamente rechazado, así que Drake ordenó el 25 levar anclas y abandonar el escenario de su segunda intentona y segunda y más grave derrota.

Alejada la escuadra enemiga, las cuatro restantes fragatas de Téllez de Guzmán embarcaron los tres millones de pesos e hicieron rumbo a España el 20 de diciembre, llegando sin novedad alguna y poniendo definitivamente a salvo el tesoro.

Realmente su campaña, una de las primeras de esta clase de buques en nuestra Armada, fue de lo más meritoria: tras una rapidísima travesía, descubren a la escuadra enemiga y la apresan un buque, consiguiendo con ello vital información, lo que sería una de las misiones fundamentales de esta clase de buques. Y, desde luego, sorprender a la retaguardia de Drake y apresarle una embarcación no es algo de todos los días, como no fue llegar antes que los ingleses a San Juan. Cooperaron además y decisivamente a la defensa de San Juan, y posteriormente trajeron sin problemas el tesoro a España, burlando de nuevo al famoso corsario. Más realmente no se pudo pedir a tan limitada fuerza, y, desde luego, en cualquier otra Marina semejante campaña no hubiera pasado desapercibida y se conmemoraría constantemente. Pero así somos los españoles, autocríticos hasta la exageración, cuando no simplemente desconocedores de nuestros logros, y unos auténticos papanatas con los de otros países.

La muerte de Drake

C

Qualquiera pensaría que el gran corsario inglés, aleccionado por aquellos dos sonoros fracasos en puntos tan lejanos de su misión principal, se dirigiría ahora sin pérdida de tiempo a su objetivo, Panamá.

Pero lo cierto es que, buscando desesperadamente apuntarse un éxito fácil, se entretuvo aún más intentando saquear pequeñas poblaciones, por lo general abandonadas por su pobladores en cuanto supieron la noticia, aprestados a la defensa en el interior como guerrilleros, así que poco pudo obtener, salvo nuevas bajas, la aparición de enfermedades y la impotente venganza de quemar los caseríos.

Por fin, el 6 de enero de 1596 llegaban los ingleses frente a Nombre de Dios, en el istmo y también abandonada. Se decidió una expedición por tierra al mando de Baskerville para tomar Panamá, mientras que Drake en barcazas remontaba el río Chagres con el mismo objetivo. Lo cierto es que, como de costumbre en tales casos, Drake no hizo al final nada, y los casi mil hombres de Baskerville sufrieron una aparatosa derrota. Llegados frente al pequeño fuerte de San Pablo, defendido sólo por 70 hombres al mando del capitán Enríquez, los reiterados asaltos fueron rechazados por el intenso fuego de los defensores. Cuando ya se preparaba el último y decisivo, llegó a los españoles un refuerzo de sólo 50 hombres al mando del capitán Lierno Agüero.

Poco podía esperarse de tan pequeña tropa, pero su jefe tuvo la genial ocurrencia de acercarse entre la arboleda, sin mostrar su fuerza, y ordenando tocar a sus hombres toda clase de tambores y clarines, como si fueran una gran fuerza, provocando la huida desordenada de los atacantes, que creyeron se acercaba una fuerza mucho mayor. Sólo se recobraron, tras días de acelerada marcha y de ser hostigados por españoles y hasta por los indígenas, al llegar junto a sus buques. La nueva intentona les había costado otros cuatrocientos hombres, entre muertos, heridos, desaparecidos y enfermos, pues, y como siempre, las enfermedades tropicales se cebaron en los expedicionarios.

Un desalentado Drake puso fuego a la abandonada Nombre de Dios y zarpó nuevamente el 15 de enero, volviendo a tocar en algunos puntos para suministrarse provisiones, con el único resultado de un puñado de bajas más por combate y la extensión de la epidemia. Por último, el gran corsario, desalentado por sus reiterados fracasos y enfermo, al parecer de disentería, falleció el 28 de enero, recayendo el mando supremo ahora en Baskerville.

El combate de la isla de Pinos

Para el nuevo jefe de la escuadra el fracaso de la expedición era ya evidente, pues a las bajas en los reiterados combates se unían las producidas por las enfermedades y la escasez de provisiones, sólo entre los mandos habían muerto los dos almirantes, Hawkins y Drake, 15 comandantes y capitanes y otros 22 oficiales. Y los buques no estaban menos agotados tras la larga y dura campaña. Por ello, y porque escaseaban las dotaciones, decidió deshacerse de los que estaban en peor estado, quedándose con 18, a los que condujo a la isla de Pinos, cercana a Cuba, para allí repararse, limpiar fondos y aprestarse para el largo y duro viaje de regreso a Inglaterra.

Mientras, en España, al conocerse la incursión de Drake en el Caribe, se organizó a toda prisa una escuadra al mando de don Bernardino de Avellaneda, llevando como almirante (en la época segundo jefe en las escuadras españolas) a don Juan Gutiérrez de Garibay. La escuadra zarpó de Lisboa el 2 de enero, con ocho galeones, quince embarcaciones menores y un total de tres mil hombres embarcados, entre tripulaciones y guarniciones.

La mala suerte hizo que se encontraran con una dura tempestad en el Atlántico, pues era invierno, que dispersó la escuadra y causó serias averías en los buques, que fueron llegando a la deshilada a Puerto Rico desde 17 de febrero, lugar desde el que se dirigieron a Cartagena de Indias para reparar.

Sin completar las reparaciones, salió la escuadra precipitadamente de allí el 2 de marzo al tenerse noticias ciertas de la escuadra enemiga. El día 11 la avistó en la costa de la isla de Pinos el almirante Garibay, que se había adelantado con tres buques, sorprendiendo a los ingleses ya reparados y listos para zarpar, pero todavía con sus botes en tierra para hacer la aguada. Pese a la disparidad de fuerzas, la ocasión era propicia y Garibay no la desaprovechó, atacando sin dilación a cañonazo limpio a los desprevenidos ingleses.

Estos picaron los cables de las anclas, y sin recoger sus botes se dieron a la huida, pero Garibay logró apresar uno de los galeones ingleses, con hombres, y una pinaza con 25, al coste de uno de los españoles, incendiado y que posteriormente estalló, con unas pérdidas totales de 80 hombres entre muertos y heridos. Los botes ingleses y sus dotaciones fueron apresados por los españoles.

Avellaneda, con el grueso de la escuadra no tardó en incorporarse a la persecución, que duró hasta el canal de Bahama, pero los buques ingleses estaban recién reparados y limpios de fondos, mientras que los españoles ya sabemos que no habían tenido tiempo para ello. Además, los ingleses, en su ansia por huir, no dudaron en arrojar piezas de artillería al agua y aflojar las velas, con lo que consiguieron distanciarse y evitar así una derrota total.

Sólo ocho de los veintiocho buques que tan confiados habían salido de Plymouth el año anterior consiguieron volver a Inglaterra tras una penosa travesía, que de nuevo se cobró numerosas víctimas entre las agotadas, desmoralizadas y enfermas dotaciones. Así de trágicamente terminó la ambiciosa expedición mandada por los dos marinos ingleses más famosos de su tiempo.

Tal vez muchos recordarán que justamente la primera expedición de Hawkins y Drake (entonces un joven principiante) en 1568, terminó en un desastre parecido frente a Veracruz, con pérdida de los cinco buques mayores y salvándose los mencionados en las dos pinazas restantes. La Historia, a veces, presenta estas asombrosas

simetrías, con el irónico resultado añadido de que la carrera de ambos se abriera y se cerrara con sendos desastres.

La Dragontea

L

a noticia de la derrota y muerte de Drake y Hawkins se recibió con la natural alegría en España, aunque circularan las más diversas versiones sobre la causa de la muerte del primero, desde que fue en combate a que fue envenenado por sus propios hombres con tal de volver lo antes posible a casa.

Aquellas noticias impresionaron vivamente a don Félix Lope de Vega, soldado de Marina que había sido en la expedición de conquista de las Terceras en 1583 y en la “Invencible” de cinco años después, donde perdió a su hermano.

Para comienzos de 1598, todavía con la noticia fresca en aquellos tiempos en que tardaban en circular, tenía completado su gran poema épico “La Dragontea”, nombre inspirado por el apellido del marino inglés, y que vio la luz, si es que no hubo una edición madrileña anterior, en Valencia, en la imprenta de Pedro Patricio Mey, aquel mismo año.

En su dedicatoria al futuro Felipe III, pues su padre murió en aquel año, Lope aclaró sus propósitos al escribirlo:

“Dos cosas me han obligado a escribir este libro, y las mimas a dirigirme a V. Alteza: la primera que no cubriese el olvido tan importante victoria, y la segunda que descubriese el desengaño lo que ignoraba el vulgo; que tuvo a Francisco Draque en tal predicamento, siendo la verdad que no tomó grano de oro que no costase mucha sangre...”

Y, justamente, el poema, escrito en octavas reales, consiste en una narración de la campaña que acabamos de relatar, la última y desastrosa del gran corsario inglés.

La portada del libro es ya de por sí significativa: en ella un águila, que representa a España por ser el animal heráldico de la Casa de Austria, se abate y mata a un dragón, con la leyenda "*Tandem Aquila Vincit*", o lo que es lo mismo: "Por fin venció el águila".

Así que la victoria se conmemoró con un monumento literario de primera clase, y debido a uno de nuestros más grandes escritores de todos los tiempos, que, por su parte, sabía muy bien de lo que hablaba, al haber participado en dos grandes expediciones navales.

Ya quisieran los británicos, tan marineros ellos, poder decir lo mismo o la mitad sólo del gran William Shakespeare o de tantos otros.

LA PAZ CON INGLATERRA DE 1604

D

Después de los tres capítulos anteriores, creemos que debemos al lector una reflexión sobre la larga guerra que enfrentó a Felipe II con Isabel I de Inglaterra y que tanto ha dado desde entonces que hablar y que escribir en ambas naciones y en buena parte del resto del mundo.

Una extendida versión sobre los resultados de la guerra entre España e Inglaterra, formalmente empezada en 1587, pero con serios enfrentamientos anteriores de casi dos décadas, y concluida hace ahora casi exactamente cuatrocientos años, aunque tal conmemoración haya pasado casi inadvertida en España, es que ese gran enfrentamiento naval entre las dos potencias se saldó con una clara victoria inglesa, por lo que y desde entonces; Inglaterra vio para sí abiertas las rutas oceánicas y las ricas colonias ultramarinas.

No podemos hacer aquí una reseña de la larga contienda, de la que el lector ya conoce que no fue tan unilateral como se pretende, pero creemos que basta conocer con algún detalle el tratado de paz firmado por entonces en Londres y Madrid para comprobar hasta que punto la pretendida victoria inglesa brilla totalmente por su ausencia y es más una reelaboración de la historiografía victoriana del siglo XIX, que quiso adelantar nada menos que al siglo XVI la evidente hegemonía británica en los mares conseguida a fines del XVIII y comienzos del XIX.

Porque si Drake había conquistado los mares a fines del XVI ¿cómo se explica la larga y dura lucha de los siglos posteriores con el mismo objetivo?

¿Acaso en Trafalgar no se logró nada? ¿cómo se compagina dicha hegemonía de siglos con la permanencia y hasta expansión del imperio español en América durante el XVII y el XVIII?

Es cierto que los ingleses pudieron sentirse orgullosos de que ellos, una potencia hasta entonces considerada mediana, pudieran hacer frente y hasta ocasionar graves contratiempos a una potencia mundial como era la monarquía de Felipe II. Pero una cosa era haber sobrevivido, que no era poco, ciertamente, y otra, muy diferente, el haber ganado la guerra y con ella, “El Tridente de Neptuno”.

Los objetivos españoles

C

Conviene recordar, a la hora de enmarcar debidamente la cuestión, cuáles eran los objetivos que se proponía Felipe II en una guerra que no deseaba (recordemos que fue rey consorte de Inglaterra al estar casado con María Tudor) y que le fue impuesta tras soportar, con la paciencia y la prudencia en él tan características, una larga serie de alevosas agresiones.

En primer lugar, que cesase el apoyo de Inglaterra a los rebeldes holandeses con armas, dinero y hombres.

En segundo, conservar el monopolio del comercio americano.

En tercero, que cesara el corso inglés contra nuestros buques y posesiones, consecuencia directa del monopolio y una vez perseguido el contrabando.

Por último, y sólo después del ataque de Drake a Cádiz en 1587, sin previa declaración de guerra, y aún más, de la ejecución de María Estuardo, reina católica de Escocia, por Isabel Tudor, decidió que su régimen era inaceptable y se dispuso a invadir Inglaterra con la mal llamada "Invencible", no para añadirla a sus dominios, como pretenden algunos, sino para reimplantar allí la que él creía única verdadera fé y para imponer un gobernante favorable a España.

Como es sabido, Felipe II murió en 1598, subiendo al trono su hijo, Felipe III. En 1603 murió Isabel, sin descendencia, lo que por cierto hace dudar de la inteligencia de la gran reina, pues toda su política quedó en suspenso por esa decisiva falta.

Es más, y como una burla del destino, por derecho propio subió al trono de Inglaterra nada menos que Jacobo I Estuardo, que ya lo era de Escocia, hijo de la María decapitada por Isabel. Y aunque el nuevo monarca tuvo que contener sus simpatías católicas por la actitud de su pueblo, dejó bien claro que la paz con España era su objetivo fundamental.

El ingenioso Jacobo afirmó que él, como rey de Escocia, no estaba en guerra con España y, que como no se podía separar al rey de Escocia del de Inglaterra porque eran la misma persona, eso significaba que tampoco el rey de Inglaterra se hallaba en guerra con España.

Aquí, el nuevo rey y su valido, el duque de Lerma, eran también partidarios de la paz, aunque sólo fuera porque España tenía que vérselas además con numerosos enemigos al mismo tiempo, desde los holandeses a los berberiscos, y hacía muy poco que había acabado otra larga y costosa guerra con la Francia de Enrique IV.

También en Inglaterra había deseos de paz, incluso entre los comerciantes y corsarios: el enemigo era mucho más temible de lo que había parecido en un primer momento, los botines escaseaban y los gastos no dejaban de crecer. Por otra parte, y como sabe el lector, los españoles habían puesto pie además en la rebelde Irlanda y aquello era otra fuente de gastos y de preocupaciones.

Las conversaciones se iniciaron en Inglaterra, figurando como ministro extraordinario y plenipotenciario don Juan Fernández de Velasco, comendador de Castilla y duque de Frías, con don Juan de Tassis, conde de Villamediana entre sus asesores, y entre los negociadores ingleses, nada menos que Charles de Effingham Howard, conde de Nottingham y jefe de la armada inglesa cuando la “Invencible” y en el asalto de Cádiz de 1596.

Tras llegar a un acuerdo, el tratado se firmó en Londres primero y después en Madrid, el 25 de noviembre de aquel año. Pero veamos sucintamente su articulado y cómo se correspondía con los objetivos españoles al iniciar la guerra:

A cambio de algunas concesiones comerciales y religiosas, como dejar que se establecieran en España mercaderes ingleses sin detrimento de sus ideas religiosas, pero con la prohibición absoluta de hacer proselitismo de ellas, pero que dejaban intacto el monopolio español en América, en los artículos 9, 12 y 13, los ingleses renunciaban al corso ya en el artículo 6 y apoyar de cualquier manera a los rebeldes holandeses en el 8. Es más, se obligaban a instar a los rebeldes a que dejaran una lucha inútil y perjudicial y a que se avinieran con el rey de España en el artículo 7. Y, por si fuera poco, Inglaterra abría sus puertos a los buques de guerra españoles en sus operaciones contra los holandeses, pudiéndose allí abastecer de todo lo que necesitasen para continuar sus campañas, y, por supuesto, podían también recalar allí y comerciar los mercantes españoles, cuestiones que se estipulaban en los artículos 10 y 17.

Como sabemos, la otra cuestión, la del monarca que reinase en Inglaterra, estaba ya bien resuelta, así que Felipe II, de haber vivido, se hubiese mostrado no ya satisfecho, sino incluso alegre con lo conseguido. En otras palabras, y según un gran especialista de la época: “sin llegar a satelizar a Inglaterra respecto a España, resultaba favorable a nuestro país”¹

¿Dónde se encuentran en dicho tratado las referencias a la pretendida decisiva victoria inglesa?

A estas alturas, tal vez algún lector piense que el autor de estas líneas tuerza un tanto los hechos, dejándose llevar por el mismo patriotismo que denuncia en los historiadores británicos. Para quitarle cualquier duda al respecto, tenemos mucho gusto en reproducir el siguiente párrafo de Carret Mattingly, el gran historiador y diplomático americano, experto en el período y en las relaciones hispano-inglesas:

“...el ataque inglés a Portugal en 1589 terminó con el más rotundo de los fracasos, la guerra continuó todavía durante 14 años más, es decir, de hecho continuó mientras vivió la reina Isabel, para

terminar en algo así como una retirada. Según algunos historiadores, la derrota de la Armada (“Invencible”) “marca el ocaso del imperio colonial español y el comienzo del británico”. Resulta difícil comprender el por qué del razonamiento. En 1603 España no había abandonado a Inglaterra ni uno sólo de sus dominios de ultramar, mientras que la colonización inglesa en Virginia tuvo que ser aplazada de momento. La campaña de la Armada (“Invencible”) tampoco “transfirió el dominio de los mares de España a Inglaterra”...La derrota de la Armada no significó el fin de la marina española, sino su comienzo. Los ingleses podían invadir la costa española, pero no bloquearla. Drake y Hawkins soñaban con someter a Felipe impidiendo la llegada de las riquezas del Nuevo Mundo, pero el caso es que llegaron más tesoros de América a España desde el 1588 al 1603 que en ningún otro período de quince años de la historia española”

2.

Es bien cierto que las pérdidas españolas durante la guerra fueron superiores a las británicas, sobre todo por el episodio de la “Invencible” y por los sucesivos intentos de desembarco en las costas británicas, siempre deshechos por el mal tiempo, y también por los ataques ingleses al invariablemente desprevenido Cádiz de Drake en 1587 y de Howard, con ayuda holandesa, en 1596. Pero recordemos los capítulos anteriores en donde hemos narrado el fracaso de la “Contra Armada” de 1589, y su desastroso fin junto a Hawkins en su desdichada expedición al Caribe de 1595, por no citar los desembarcos españoles en Inglaterra e Irlanda.

Aunque los españoles perdieran al final más buques (aún descontando los hundidos en temporal o accidentalmente) que sus enemigos, eso no significa que salieran derrotados. Tal afirmación parece aventurada, pero si recordamos por ejemplo el resultado de la “Batalla del Atlántico” en la Segunda Guerra Mundial, ganada evidentemente por los aliados pese a sufrir pérdidas mucho mayores que las alemanas, podemos hacernos una idea de que una victoria puede ser rotunda aunque sea costosa.

También es cierto que Felipe II había derrochado el dinero en buques y fortificaciones, y que ese enorme gasto había endeudado a Castilla, pero no es menos cierto que los corsarios, escuadras o flotas inglesas, pese a intentarlo en muchas ocasiones, no llegaron nunca a tomar una Flota de Indias, y que la guerra para Inglaterra, al principio tan provechosa y prometedora, era cada vez más un asunto en que se obtenían pocos o nulos botines y cada vez más fuertes golpes defensivos. Y la más débil economía titánica no podía soportar el tremendo desgaste de la guerra marítima como lo hacía el mucho mayor y más rico imperio español.

Ya hemos visto el triste final de muchos de los más grandes marinos ingleses de entonces: Drake; Hawkins (y su hijo) y Frobisher entre los más estacados. No era raro que ahora el clima

se decantara hacia el comercio pacífico. Y cuando alguno de los supervivientes de aquella generación de marinos intentó volver a las andadas, no sólo fracasó, sino que terminó siendo decapitado en su propia patria, como sir Walter Raleigh.

Un epílogo

C

Como sabemos, el acercamiento entre los dos países llevó incluso a plantear una boda entre el heredero de Jacobo I, el luego Carlos I, y una infanta española, llegando el príncipe a viajar a Madrid para concertarla, como ha recordado en la primera de las aventuras del Capitán Alatriste el gran novelista Arturo Pérez Reverte. Las negociaciones no llegaron a buen fin y, por unos cortos años, se reanudó la guerra entre España e Inglaterra, sólo que esta vez fue ya absolutamente desastrosa para Inglaterra: mientras nuestros corsarios de Dunquerque destruían la flota mercante inglesa, incluso la de cabotaje, la nueva intentona inglesa contra Cádiz en 1625 ha quedado como un ejemplo de cómo no se debe preparar, planear y ejecutar una operación anfibia, resultando una de las páginas más negras de la secular historia naval británica [3](#).

Tras aquel desastre, hubo que volver a la paz y a las buenas relaciones en los mismos o mejores términos que en 1604. Durante el resto del siglo XVII, y salvo los breves años de la guerra con el dictador Cromwell, España e Inglaterra fueron amigas y hasta aliadas, y la lucha de los marinos españoles fue principalmente contra los holandeses primero y contra los franceses después, como tendrá el lector ocasión de comprobar. Es más, en las casi continuas guerras del largo reinado de Carlos II contra la prepotencia de Luis XIV, Inglaterra fue invariablemente nuestra aliada, y sólo la sucesión

del pobre “hechizado” en un Borbón, hizo que en el XVIII los dos países fueran invariablemente enemigos.

Por todo ello, la fecha decisiva en el declive naval de los Austrias españoles no es la de 1604, realmente ventajosa, sino la de 1639 y la derrota ante los holandeses de las Dunas y las de Agosta y Palermo en 1676, ahora aliados con los holandeses y luchando contra los franceses.

Fue en la segunda mitad del XVII, cuando la renacida “Royal Navy” británica consiguió su verdadero “despegue” en lucha justamente con nuestros verdaderos enemigos de entonces: primero los holandeses y después los franceses.

Así que, de modo bien distinto a como se ha repetido, el fin de la larga guerra con Inglaterra en 1604 marcó una fecha de feliz recuerdo para los españoles y no el inicio de una decadencia que sólo se inició muchos años después y ante enemigos muy distintos.

II PARTE

EL SIGLO XVII: DE MANILA A CHIPRE

DOS VICTORIAS DE LA IMPROVISACIÓN: DEL "SAN DIEGO" A PLAYA HONDA 1600-1610

A

finés del siglo XVI los rebeldes de las Provincias Unidas holandesas hacía tiempo que no se conformaban con la simple defensiva, y ayudados por un increíble despegue industrial, comercial, financiero, pesquero y naviero, atacaban el comercio y las posesiones de las Coronas española y portuguesa, unidas bajo Felipe II, siguiendo el ejemplo de franceses e ingleses.

Especial interés tenían para ellos las situadas en el Indico y en el Pacífico, aunque los navegantes ibéricos hicieron todo lo posible por no dar a conocer a sus enemigos las rutas, vientos y derroteros de aquellas por entonces casi desconocidas aguas.

Pero en esas apartadas latitudes, los asentamientos ibéricos eran muy débiles en población y armamento, y parecía muy hacedero hacerse con ellos con tal de que llegara allí una importante expedición.

El viaje de van Noort

T

ras el fracaso de alguna tentativa anterior, se organizó en Rotterdam una pequeña escuadra de cuatro buques, al mando de Oliver van Noort, con la misión específica de abrir nuevas rutas para los holandeses en el área, atacando a los buques y puertos españoles y portugueses y procurando atraerse a los indígenas.

La escuadra zarpó el 13 de septiembre de 1598, dando inicio así a un largo y penoso viaje, tardando no menos de catorce meses en llegar al Estrecho de Magallanes y embocar el entonces llamado Mar del Sur. Uno de los buques tuvo que ser desechado por las averías y otro se perdió, quedando la escuadra reducida a la mitad. Tampoco faltaron las enfermedades, los encuentros con los enemigos y las discordias internas, que concluyeron abandonando al segundo jefe de la escuadra, Claasz, abandonado solo en el estrecho y con escasas provisiones, esperando que el hambre, el frío o los indígenas dieran pronto cuenta de él.

Pese a todos los contratiempos, Noort intentó atacar las costas españolas del Pacífico, pero éstas estaban apercebidas y tras apresar a un par de pequeños mercantes y ante el peligro de que buques de guerra españoles le dieran caza, el marino holandés decidió poner rumbo al Oeste, hacia el Extremo Oriente.

Tocando en las Filipinas y haciéndose pasar por un marino francés con autorización del rey para comerciar con aquellas islas, Noort consiguió las tan necesarias provisiones después de la larga

travesía, y hasta guías para cruzar el Estrecho de San Bernardino y llegar cerca de Manila. La superchería no tardó en ser descubierta, pero el mal estaba ya hecho.

Con sólo dos buques y unos 150 hombres de las reducidas dotaciones, Noort no podía intentar tomar Manila, pero sabiendo que los españoles no disponían entonces de buques armados en el puerto, pensó que sería muy productivo situarse en la entrada de la bahía e ir apresando a los numerosos juncos chinos que acudían a aquel puerto transportando las ricas mercancías de sedas, porcelanas, especias y otros mil productos tan deseados en Europa.

En Manila no tardó en conocerse la noticia, sembrando el consiguiente temor entre todos, pues no sólo la colonia española era muy pequeña y pocas las defensas, sino que casi todos los escasos hombres, barcos y armas disponibles se hallaban fuera, en una expedición de castigo contra los piratas esclavistas de Mindanao, llamados “moros” por su religión musulmana.

En tal tesitura, el gobernador, don Francisco Tello no pudo sino convocar al vecindario, colaborando todos, españoles y filipinos, en las improvisadas defensas. De las de Cavite, principal base española, se encargó con singular acierto el oidor (magistrado judicial) don Antonio de Morga, haciendo trincheras con tablas y tierra y emplazando los pocos cañones disponibles.

Pronto se observó que no era intención del enemigo atacar Manila ni Cavite, pero que su bloqueo podía ser, de todos modos, ruinoso para la pequeña colonia española. Había pues que armar buques, salir a afrontar un combate naval y ahuyentar o destruir al enemigo.

Pero como hemos dicho, no había buques disponibles. Sólo había un mercante en reparación y una galizabra o pequeña fragata mixta de vela y remo. La necesidad apretaba y no tardaron los dos buques en ser alistados y artillados con catorce cañones el primero y unos diez el segundo, la mayor parte de escaso calibre. Para las dotaciones hubo mayor problema, pero al final se juntaron unos centenares de hombres, menos de la mitad españoles, muchos

filipinos, negros libres y hasta mercenarios japoneses. El mando se confió a Morga a falta de otro jefe mejor, que embarcó en el mercante armado, el “San Diego”, mientras que don Juan de Alcega fue nombrado segundo jefe y tomó el mando de la fragata o galizabra “San Bartolomé”.

Por los informes de un desertor inglés de los buques holandeses, se supo que el mayor de sus buques, el “Maurituis”, contaba con 24 cañones, tantos como los dos españoles juntos y de mayor calibre, y un centenar de hombres de dotación, mientras que el menor “Eendracht” (Concordia) contaba con diez piezas y unos cuarenta hombres. En lo único en que eran superiores los españoles era en la gente embarcada, pero los buques holandeses eran más fuertes, veloces y marineros, y sobre todo, contaban con mayor y más potente artillería y dotaciones mucho más diestras en la maniobra y en el combate naval, cosas desconocidas para la mayoría de los españoles.

Todo aquello debió de pesar en el ánimo del jefe español, Morga, quien no obstante, dió a la vela el 12 de diciembre, tras ordenar que se debía embestir y abordar sin más preámbulos a los buques enemigos, centrándose en el mayor de los holandeses y desentendiéndose del menor.

El primer y último combate del “San Diego”

T

ras fondear en Mariveles, los dos buques españoles se prepararon para el combate. Al alba del día 14, y tras conocer dónde se hallaban fondeados los holandeses, zarparon los dos improvisados pero animosos buques españoles, tomando rápidamente la delantera el “San Diego”, con fuerte viento y mucha mar. Poco después se avistaba a los dos enemigos a unas tres millas de distancia, ordenando Noort rápidamente levar anclas y aprestarse para el combate. Morga, decidido a que no escapara el enemigo y dispuesto a abordarlo, única situación táctica que le era favorable, se dirigió a toda velocidad hacia el “Mauritius”, pese a las andanadas de éste.

Sin reducir velas, el “San Diego” abordó violentamente al holandés, escorando ambos con el fuerte choque. Inmediatamente, los arcabuceros y mosqueteros españoles cubrieron la cubierta enemiga de balas, se echaron los garfios y un trozo de abordaje al mando de un alférez saltó a su bordo, no tardando en apoderarse de la cubierta enemiga, del castillo y de la toldilla, así como de los estandartes enemigos, que fueron enviados al buque español. Los abrumados holandeses se refugiaron bajo cubierta, cerrando las escotillas y solicitando la rendición siempre que se les diera cuartel.

A todo ésto llegó la “San Bartolomé”, que rompió el luego sobre el holandés, aunque pronto tuvo que cesarlo ante los gritos de sus aprehensores: “Sus señorías no disparen, somos amigos” y “España, España, victoria, se han rendido”.

Ante esto, la fragata abandonó el lugar y comenzó a dar caza a la “Eendracht”, que intentaba huir desesperadamente, hasta que al fin, acorralada, se aprestó a la defensa. De nuevo y de acuerdo con su táctica tradicional, los españoles barrieron la cubierta contraria con todas sus armas y pasaron al abordaje, sufriendo dos muertos y algunos heridos, pero apresando al buque enemigo junto con su comandante, Viesmann y los 25 supervivientes.

La victoria pues era tan completa como poco costosa, habiendo quedado los dos buques holandeses presos. Sin embargo, la situación varió de forma insospechada.

En el victorioso “San Diego” y en el “Mauritius”, ya dominado, se estableció una extraña calma: los holandeses, técnicamente rendidos, seguían encerrados bajo cubierta, asegurando las puertas, mientras que los españoles, satisfechos con lo conseguido, no hicieron apenas nada para reducirlos de una vez, seguramente por la falta de un mando decidido, ya que Morga, por causas desconocidas, cayó en un estado de postración.

Al ver que sus enemigos se descuidaban y que la “San Bartolomé” estaba lejos, Noort reanimó a sus hombres, y pese a haber sufrido, según confesión propia, siete muertos y veintiséis heridos, o sea, la tercera parte de su dotación, los convenció de que volvieran a la lucha. Serían las dos de la tarde y hacía ya seis horas que el combate había empezado, cuando en el buque español, averiado por el fuego enemigo y, especialmente, por el encontronazo, se detectaron numerosas vías de agua en su frágil casco, no pensado para tales avatares bélicos.

Al pánico causado por el inminente hundimiento, se unió el que empezó a salir humo del interior del “Mauritius”.

Desde el comienzo de la rebelión de las Provincias Unidas, y desde que los primeros “gueux” o “mendigos de mar”, como se llamaban a sí mismos los corsarios holandeses, empezaron a atacar a los buques españoles, se había convertido en algo usual que, si eran abordados y superados por sus enemigos, los holandeses prefirieran volar con su buque a la rendición, llevándose de paso consigo a sus enemigos y vencedores. Era cierto que, tratándose a los ojos de los españoles de piratas, de herejes y de rebeldes contra su rey y señor, no les esperaba más que la horca o el durísimo castigo de ser condenados a galeras en el mejor de los casos.

Aquellas espantosas explosiones se habían repetido ya demasiadas veces como para no impresionar la imaginación de los españoles, lo que fue aprovechado por sus enemigos para utilizarlo como treta: dominada la cubierta de un buque holandés, bastaba la aparición de humo para que cundiera el pánico entre los españoles y abandonaran su reciente presa, que ahora libre, no tardaba en intentar la huida.

Noort afirmó que amenazó a su dotación con volar la santabárbara si no volvían al combate, aunque parece que el fuego se produjo de forma accidental o causado por la reanudación de la lucha. En cualquier caso, no era de importancia y pudo ser apagado.

Pero ya los españoles habían abandonado en tropel el “Mauritius” y regresado al “San Diego”, que hundiéndose a ojos vistas decidió acercarse a la cercana isla Fortuna, pero apenas separado unos centenares de metros del holandés, el buque zozobró rápidamente.

En un momento la mar se llenó de náufragos que intentaban no irse a Fondo o pedir auxilio de los holandeses. Pero Noort fue inflexible y ordenó matar a los pobres náufragos a tiros de cañón y de mosquete y a golpes de pica. Casi 250 hombres fueron así cruelmente asesinados o perecieron ahogados, salvándose un centenar más en los botes, sujetos a cualquier resto que flotara o nadando, entre ellos el propio Morga, que tuvo la entereza de no

soltar el pabellón enemigo apresado, símbolo de su frustrada victoria.

Noort, salvado “in extremis” por afortunado azar, decidió no seguir tentando a la suerte. Con la dotación diezmada y agotada, con su buque averiado por el combate e incendio y con dos palos inútiles pues el trozo de abordaje español le había cortado los obenques, decidió alejarse lentamente gracias a las velas del trinquete, único que le había quedado útil. De nuevo tuvo suerte, pues la “San Bartolomé”, creyendo todo satisfactoriamente acabado, había vuelto a Manila con su presa, sin enterarse de nada.

Pero, y pese a la desgracia del “San Diego”, la victoria era de los españoles, pues habían apresado a uno de los enemigos e inutilizado al otro, que ya no pensó más que en volver a su patria. Los prisioneros holandeses de la “Eendracht” fueron ajusticiados en Manila, y, en cuanto a Noort, tras una durísima travesía, consiguió arribar a Ámsterdam el 26 de agosto de 1601, tras tres años de viaje, y cuando sólo quedaban vivos ocho hombres de su dotación. Si su campaña fue un fracaso militar y comercial, pudo al menos alardear de ser el primer holandés en dar la vuelta al mundo. Posteriormente escribió y publicó una obra autolaudatoria en la que narraba su campaña, pero parece que no volvió a navegar. En cuanto a Morga, también publicó su propia versión de los hechos, y no salió mal parado, pese a que no faltaron las críticas a su conducta durante el combate, pues disfrutó de puestos más importantes de los que había tenido en Manila, aunque no índole militar o naval. Tampoco se podía pedir más a un aficionado como él.

Como tampoco se podía pedir más al desgraciado “San Diego”, que vio como le era arrebatado el triunfo en el último momento y por un azar inesperado.

Pese a lo pequeño del combate, lo hemos reseñado por las circunstancias tan especiales en que se dio, y sobre todo, porque buena parte de la carga del heroico mercante español ha sido salvada de las profundidades y está ahora expuesta en el Museo

Naval de Madrid, así como los más diversos objetos, desde armas a utensilios de vajilla, lo que constituye, sin duda, una interesante muestra de lo que era la vida en un mercante español en el Pacífico a caballo entre los siglos XVI y XVII.

El combate de Playa Honda

U

na decena de años más tarde la situación volvió a repetirse casi por entero, pero ahora con fuerzas mucho más importantes por ambos lados.

En 1609 la Compañía de las Indias holandesa envió a Extremo Oriente al almirante Verhoeven con una escuadra de 14 buques. Tras operar sobre las Molucas y Java, su sucesor, Wittert, decidió variar su objetivo y dirigirse contra Manila, escogiendo para ello sus cuatro mejores buques y un patache, buque ligero de reconocimiento.

De nuevo Manila estaba sin defensas ni recursos para ella y de nuevo cundió el temor ante el poderoso atacante. Al menos ahora el gobernador, don Juan de Silva, era un veterano soldado, y se disponían de unas compañías de soldados recién llegados de Nueva España.

El gobernador escribió en su parte de los hechos:

“Hallábame imposibilitado de todo; sin navíos, sin artillería, sin municiones de guerra, sin bastimentos y sin un real con que remediar tantas faltas... Sabe la Majestad de Dios la aflicción con que estaba, viéndome tan cerca de que se perdiesen estas provincias que mi Rey me había entregado para que se las defendiese”.

De nuevo tuvo que recurrirse al concurso y buena voluntad del vecindario, español e indígena, para improvisar defensas de todas clases. Aquellos aprestos, de más apariencia que fortaleza, bastaron para hacer alejar a Wittert cuando, entrado en la bahía de Manila, la reconoció el 11 de noviembre de 1609.

Como en el caso de van Noort, los holandeses prefirieron no arriesgarse a un asedio y bloquear el puerto, quedándose con las riquezas que a él llegaban. Es más, con el producto de sus capturas pensaban ganarse el apoyo de aventureros o piratas de la zona para dar un golpe demoledor al dominio español en el área. De hecho, piratas chinos y japoneses habían intentado anteriormente tomar Manila, y aunque sin éxito por el momento, creando siempre un serio peligro. Así, los holandeses eligieron su fondeadero en Playa Honda, a 20 leguas de Manila como base para el bloqueo.

Poco tardó don Juan de Silva en percatarse de las intenciones del enemigo, y no dudó de que el único medio de conjurar sus planes era disputar un combate naval, para el que no tenía medios, pero no tardó en conseguirlos.

En los astilleros de Marinduque se estaba construyendo una nao mercante, pues bien, se ordenó que se aumentaran sus dimensiones y fortaleza. Otra vieja estaba para desguazarse, pero se la reparó y puso nuevamente en servicio. Del mismo modo se prepararon otras cuatro más pequeñas para servir como pataches y, por último, se ordenó la construcción de dos pequeñas galeras de 20 bancos o remos por banda cada una.

Por cierto que en una de las galeras se sublevaron los forzados, que eran inmigrantes chinos, matando al capitán y a la escasa tripulación, dándose después a la fuga con el buque, por lo que hubo que hacer otra para sustituir a la perdida.

Cabe imaginar las dificultades de tales construcciones con decir que hubo que arrancar las verjas de las ventanas y balcones de Manila para hacer con ellas pernería y clavazón de los buques. Más

difícil aún fue fundir la artillería, que era la primera vez que se intentaba en la isla de Luzón.

Por fin, a mediados de abril de 1610, en el increíble plazo de cuatro meses, la flotilla española estaba lista para forzar el bloqueo y ahuyentar al enemigo. Se componía de dos grandes buques de 600 toneladas: la capitana “San Juan Bautista” con 26 cañones, la almiranta “Espíritu Santo” con 22 (era la ya condenada al desguace), los cuatro pataches y las dos galeras, que entre todos reunían otras 22 piezas.

Si los buques eran malos, cabe decir lo mismo de la artillería, unas setenta piezas en general de escaso calibre, de las que 14 eran simples pedreros. En cuanto a las dotaciones, y salvo los soldados veteranos llegados con el gobernador, hubo que hacer una leva forzosa de todos los hombres útiles, incluyendo los escuderos de las damas, para reunir una fuerza de 600 españoles y 150 indígenas, con notoria carencia de marineros y artilleros.

Cualquiera diría que los españoles iban al desastre si pretendían luchar con tan improvisados medios contra una escuadra de cinco buques mucho mejor artillados y marineros, pero don Juan de Silva sabía bien las cartas de que disponía y cómo debía jugarlas. El mismo, puesto al frente de la flotilla y a bordo de su capitana nos lo cuenta:

“Yo me hice a la vela el 21 de abril... Procuré medir el tiempo para llegar al romper el alba sobre el enemigo, como sucedió, sábado a los 24 de abril, que estaba bien descuidado, porque yo había prevenido con grandes diligencias para que no tuviese lengua (noticia) de ello. Iban nuestras ocho velas en ala, llevando los dos cuernos la capitana y almiranta, y con cada una de ellas una galera, y en medio los cuatro pataches. Hallamos los tres navíos enemigos y su patache a la vela y su capitana surta con las lanchas, la cual, en descubriendo nuestra armada, largó los cables y dando la vela procuró salir a juntarse con sus naos. No lo pudo hacer porque yo le abordé.” “Procuraron su almiranta y otra nao venirla a socorrer, mas

don Fernando de Silva, que era el almirante, abordó a la enemiga con mucho valor. A la otra nao, llamada “El León de Oro”, abordaron dos pataches, de los que eran cabos los capitanes Rodrigo de Gillistegui y Juan Tello de Aguirre. La otra nao del enemigo y el patache se hallaron más desviados y por haber calmado el viento no pudieron llegar a pelear.” “Duró la batalla seis horas; fue muy reñido y dificultoso el rendir las naos del enemigo, pues aunque se les entró, por ser la primera cubierta de a plaza de armas (combés) y castillos de muy fuertes jaretas de madera y tener en los castillos de proa y popa unos traveses cerrados hechos de dos costados de tablones y en medio terraplenados de pedazos de cables, atravesados, para jugar su mosquetería y pedreros; pues en estos traveses y debajo de la jareta se metió su gente, y desde allí, con la mosquetería y pedreros batían la plaza de armas, y desde abajo de la jareta mataban a cuantos entraban.” “En ocasiones apretadas me he visto en Flandes y en Francia, mas ninguna más que en ésta. Al fin, aunque nos costó alguna gente, fue Dios servido que rindiésemos la capitana y la almiranta, y la que abordaron los pataches se quemó. La otra nao y el patache enemigo se salvaron huyendo”.

No fue barato el precio de la victoria, pues los españoles tuvieron 30 marineros y 70 soldados muertos, y entre ellos, un sargento mayor, un capitán y siete alféreces, siendo muchos los heridos.

En cuanto a los holandeses, tuvieron un mayor número de muertos, incluidos el jefe y el segundo de la escuadra, contándose entre ellos y sólo por el fuego de la artillería más de 60 muertos en la capitana. Un total de 134 quedaron prisioneros.

Las dos naves apresadas proporcionaron 70 piezas de artillería, tantas como las de toda la flotilla española y de mayor calibre, así como un botín estimado en 300.000 ducados, aparte de efectos de toda clase que fueron bienvenidos en los mal equipados buques españoles, como jarcia en general, hierro, clavazón, etc. En cuanto

a la nave tomada e incendiada, no llegó a hundirse, fue remolcada hasta la playa y allí embarrancada, se cogió su artillería y se la desguazó, aprovechando hasta el último clavo.

Al poco, la victoriosa flotilla entró en Manila remolcando sus presas entre el general alborozo. Y ahora no hubo sorpresas desagradables de última hora: el triunfo era completo.

Razón tiene Fernández Duro, de quien sacamos estos datos, en alabar a don Juan de Silva, que si antes había mostrado cualidades poco comunes en preparar en sólo cuatro meses su flotilla, en el combate mostró una capacidad táctica poco usual. Y eso que, como hemos visto, los holandeses habían previsto el abordaje y habían convertido literalmente en fortalezas sus buques. No digamos nada, si, de no haber conseguido la sorpresa, el combate hubiera sido al cañón y con evoluciones, lo que hubiera favorecido a los muy superiores holandeses en esos términos.

Posteriormente hubo otros muchos combates en Filipinas entre escuadras españolas y holandesas, siendo los vencedores habituales los primeros, con lo que las islas siguieron en manos de España. Pero hemos querido reseñar especialmente estos dos primeros, por las especialísimas circunstancias en que se dieron.

El confiarlo todo a la improvisación es mal que se da mucho en España, aunque no sea único ni exclusivo de nuestro país. Todavía es peor cuando se refiere a la guerra naval, pues como es obvio y se ha dicho reiteradamente, aunque se olvide con mucha mayor frecuencia, las escuadras y su personal no se pueden crear en poco tiempo.

Pero, y como hemos visto, toda regla tiene sus excepciones y nunca nos dejaremos de asombrar ante lo que pueden el celo, la capacidad y el trabajo en muchas ocasiones.

CELIDONIA Y RAGUSA

E

s común en las obras anglosajonas que tratan de la historia de los conflictos marítimos el que se refieran con cierta suficiencia al hecho de que los españoles siguieran utilizando galeras en sus escuadras hasta fines del siglo XVIII, como si no pudieran darse cuenta que las, en otros tiempos magníficas naves de remos, estaban ya completamente superadas táctica y técnicamente. Así narran con deleite las veces en que sus galeones y navíos triunfaron sobre ellas, alegrándose de que sus enemigos, tal vez por una mezcla de obcecación y tradicionalismo, no supieran comprender los cambios tecnológicos y menos en el plano naval. De nuevo la tópica versión de que los españoles se veían poco menos que forzados por la vastedad de su imperio a librar una lucha para la que no estaban preparados en casi ningún aspecto.

Claro que callan sigilosamente cuando las galeras les dieron a ellos algún serio disgusto, como ya hemos referido, desde desembarcar en Inglaterra a derrotar a Drake ante Lisboa. Tampoco suelen reparar en que normalmente, las galeras, cuando se veían abrumadas por el fuego defensivo de los veleros, siempre o casi siempre pudieron escapar por el obvio sistema de remar contra el viento.

Y, desde luego, no recuerdan que ellos eran sólo uno de nuestros enemigos. En efecto, para perseguir y dar caza a las galeras y galeotas berberiscas que infestaban nuestras costas no se

podían enviar veleros, había que tener galeras de vigilancia permanente. Otra cosa era que se toparan de vez en cuando con enemigos inesperados, para luchar contra los cuales no estaban concebidas.

Pero deducir de esta necesidad que los españoles no eran conscientes de sus limitaciones, parece al menos excesivo. Mucho antes del conflicto con Inglaterra, en las batallas de Prevesa y de Lepanto, los españoles habían sido testigos del poder defensivo de buques de alto bordo bien artillados contra no importa que número de galeras contrarias, y en ambos casos a costa de un enemigo tan temible como los turcos.

Y por si faltaban ejemplos, uno rotundo tuvo lugar en las aguas del cabo de Celidonia en los días 14, 15 y 16 de julio de 1616.

El combate de Celidonia

E

l duque de Osuna, don Pedro Téllez de Girón, era por entonces virrey de Nápoles, vieja posesión española por serlo de la corona de Aragón. Desde su cargo, el duque fomentó la importante escuadra del virreinato, que resultó modélica entre las muy profesionales de entonces de nuestra Marina.

Al frente de una de sus divisiones puso al capitán don Francisco de Ribera, nacido en Toledo y que ya se había distinguido antes. Su capitana era la “Concepción”, un hermoso galeón de 52 cañones. Al mando del alférez Serrano iba la “Almiranta” de 34 cañones, y el resto eran la “Buenaventura” de 27, al de igual grado don Iñigo de Urquiza, la “Carretina”, de 34, al mando de Valmaseda, “San Juan Bautista” de 30, al de don Juan de Cereceda y el patache “Santiago”, de 14, al de Garraza. Para reforzar la escuadra se embarcaron en ella mil mosqueteros españoles. Como puede observarse, eran todos buques de tipo galeón y no de gran tamaño, excepto la capitana. Abundan entre los comandantes los apellidos vascos, lo que prueba que Osuna eligió a su gusto fuera de los

límites de su virreinato, y su baja graduación, de alférez, el hecho de que se trataba de una de nueva formación.

Dispuesto a llevar la guerra a aguas enemigas, Rivera recaló sobre Chipre, y tras reconocer Famagusta y otros puertos, se puso de crucero sobre el cabo Celidonia, esperando que el enemigo, desafiado en sus aguas y confiado por el escaso número de los españoles, no tardaría en atacarlo.

No tardó éste en presentarse en forma de una potente escuadra de 55 galeras, que no dudó en que aplastaría a la media docena de imprudentes buques cristianos. Por inferiores que fueran las galeras, lo cierto es que los turcos, a cinco piezas por barco, reunían no menos de 275 cañones contra los 95 de cada banda de los españoles, y en cuanto a hombres, no menos de 12.000 contra los menos de 2.000 españoles. La victoria turca parecía fuera de toda duda.

Al divisar a su enemigo, Rivera ordenó a sus buques ceñir al viento con trinquete y gavia, cuatro de ellos en línea y proa con popa: “Concepción”, “Carretina” y “Almiranta”, junto con el patache “Santiago”, quedando las otras dos en segunda línea como reserva y para impedir que el enemigo envolviera la pequeña agrupación.

Los turcos se acercaron en su formación tradicional de media luna, dando por descontado que envolverían a sus temerarios enemigos. Se rompió el fuego a eso de las nueve de la mañana, durando hasta la puesta de sol, en que los turcos se retiraron con ocho galeras escoradas por los disparos españoles y sin que hubieran podido llegar a acercarse a los galeones y abordarlos, como era su intento, sufriendo mucho de la artillería de sus enemigos que los rechazó.

Tras una noche pasada en recriminaciones, arengas y nuevos planes, al día siguiente volvieron al ataque, acercándose más y poniéndose esta vez a tiro de mosquete, lo que no hizo sino agravar sus pérdidas, retirándose al caer la noche con diez galeras escoradas. En esta jornada se destacó especialmente la “Carretina”, batiendo al enemigo con un eficaz fuego de enfilada. Los turcos,

divididos en dos grupos, atacaron preferentemente a la capitana y almiranta españolas.

Nueva noche de preocupación, de reparación de averías y de planes entre los dos veces rechazados, que juzgaron con su tradicional valor y tenacidad que seguramente el tercer intento sería el definitivo y pondría fin a la insolencia del enemigo.

El día 16 realizaron su último, mayor y más decidido esfuerzo, llegando por dos veces a meterse bajo los cañones de la capitana, aprovechando su ángulo muerto en depresión. Pero el patache "Santiago", situado previamente a proa con esta misión, los acometió con su artillería de flanco y les hizo huir a eso de las tres de la tarde, tras haber perdido una de sus galeras, hundida, dos completamente desarboladas y 17 más gravemente averiadas.

Otras relaciones de la época afirman que fueron cinco las galeras turcas hundidas y otra más volada, en cualquier caso la escuadra turca quedó virtualmente deshecha tras exponerse durante tres días consecutivos al demoledor fuego de los galeones a corta distancia. Sus bajas se estimaron en unos mil jenízaros y otros dos mil entre marineros y chusmas de remeros, pero con ser tan grandes las pérdidas, lo peor fue el haberse visto vencidos por un enemigo tan inferior en apariencia y en sus propias aguas.

Por lo que se refiere a los españoles, sufrieron 34 muertos, 93 heridos graves y muchos más leves por astillazos y contusiones. La artillería turca había causado graves destrozos en los aparejos, y en especial, la capitana y el patache tuvieron que ser remolcados por sus compañeros, hecho que explica el que Rivera no persiguiera al destrozado enemigo. En cualquier caso era un coste mínimo para tan gran victoria, la mayor sobre los turcos desde Lepanto.

La alegría se desbordó en Sicilia y en España al conocerse los hechos, tanto más por cuanto no era difícil de imaginar lo que hubiera podido suceder de llegar las 55 galeras y los 12.000 hombres a las costas italianas o españolas. Un agradecido Felipe III recompensó a Rivera con el título de almirante y dándole el hábito de la orden de Santiago. Por su parte, el gran escritor don Luis

Vélez de Guevara escribió para conmemorar el combate la comedia "*El asombro de Turquía y valiente toledano*".

Sin embargo a nadie se le ocurrió pensar por ello que las galeras estaban de más. Poco después, el virrey de Nápoles envió una escuadra de diez al Egeo, con la misión de atacar el tráfico enemigo y fomentar la rebelión de los dominados griegos. Estando en ello, se toparon con otra turca de igual fuerza, que conducía dos presas genovesas. Tras una dura batalla de dos días, las españolas hundieron a dos, apresaron a cinco e hicieron huir a las tres restantes, recuperando las presas. Y es que en esta ocasión las galeras enemigas no pudieron seguir su clásica táctica cuando habían sido rechazadas por veleros de huir navegando contra el viento a fuerza de remos.

Observando que las ventajas de galeones y galeras eran complementarias y que, aún más, éstas podrían remolcar a aquellos si faltaba el viento o en alguna circunstancia especial, era lógico que muchos pensaran que la solución estribaba en reunir escuadras mixtas de ambos tipos de embarcaciones, y de hecho tales escuadras se remontaban a la Edad Media y a los tiempos de Ramón Bonifaz, primer almirante de Castilla. Y eso cuando la pólvora aún no se había incorporado a la guerra en el mar. Estas escuadras mixtas fueron muy comunes en el Mediterráneo en los siglos XVI y XVII.

Claro que coordinar los movimientos y evoluciones de buques tan dispares en todos los sentidos era complicado, pero bien merecía la pena el arrostrar tales dificultades ante las expectativas. Pero, si no se maniobraba adecuadamente, podía suceder que todo degenerara en una confusión de la que pudiera aprovecharse un enemigo diestro y decidido.

El. Combate de Ragusa

E

El mejor ejemplo de ello se tuvo poco más de un año después del combate de Celidonia, cuando surgieron complicaciones con la República de Venecia. Tras diversas operaciones, en las que las escuadras de Nápoles impusieron su dominio en el Adriático, de nuevo Rivera, ahora al mando de 15 galeones, zarpó de Mesina el 9 de noviembre de 1617, dejando atrás las galeras por lo avanzado de la estación y la mala mar.

Tras tocar en Bríndisi, Rivera penetró en el Adriático, y aunque sus órdenes le prescribían patrullar el estrecho de Otranto, las corrientes y vientos le hicieron derivar hacia Ragusa, donde llegó el día 19. Allí descubrieron a la escuadra veneciana, que, contando con 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras, dió por suya la victoria, tanto más teniendo por jefe nada menos que a un Veniero.

La tarde el 21 desplegaron los venecianos en media luna, acercándose ya al anochecer a los españoles. Las sombras impidieron el combate, permaneciendo unos y otros parados sobre las aguas con los fanales encendidos. La situación de los españoles era muy peligrosa, pues aparte de su inferioridad numérica, el viento había caído por completo, y sus buques estaban desperdigados y sin poderse prestar apoyo mutuo. Las galeras venecianas en esas circunstancias podían haber hecho mucho daño, bien por sí mismas, como sabemos, bien remolcando a sus galeones contra los

inmóviles españoles. Pero, al parecer, Veniero no quiso arriesgar un combate nocturno y esperó la amanecida.

Con las primeras luces, e incluso tres horas antes del amanecer, los venecianos se pusieron en movimiento, pero al poco se levantó un viento del este que, si bien los favorecía por estar a barlovento, permitió a los españoles reagruparse y formar su línea. Dispuesto a pasar al contraataque, Rivera, ciñendo todo lo que pudo con su capitana, un soberbio galeón de 68 piezas, se lanzó contra el enemigo, todavía en media luna y con galeras y galeones mezclados y estorbándose mutuamente para responder al fuego.

Pareció por un momento que la capitana española iba a ser rodeada, pero toda la línea española la apoyó inmediatamente, rompiendo un vivísimo y certero fuego sobre los desconcertados venecianos, muchos de cuyos galeones estaban siendo remolcados por las galeras y no podían contestar. La confusión fue tremenda, las galeras debieron soltar los remolques y ciar, mientras que los galeones debieron virar para presentar sus costados. Y sobre ese tremendo apolonamiento de buques que apenas podían defenderse cayó el fuego español “sin perder bala” como se decía entonces.

Tampoco los venecianos se decidían a abordar, pues sabían que en los galeones españoles iba la temible infantería embarcada de los tercios, con lo que no les quedó sino una lenta y difícil retirada. Tampoco los españoles podían acercarse más, por el viento contrario, con lo que la acción se redujo a un violento cañoneo con clara ventaja de los españoles.

Entre el lento avance contra el viento de los españoles y la confusa y también lenta retirada veneciana intentando despegarse un tanto y recuperar al menos una apariencia de orden, el combate se prolongó nada menos que 14 horas, hasta la caída de la noche, retirándose con sus sombras los venecianos completamente derrotados, y aún lo hubieran sido más si el viento hubiera cambiado a favor de los españoles.

Los venecianos lamentaron la pérdida de cuatro galeras por hundimiento, y otras muchas averiadas, y en cuanto a sus galeones, su capitana, el gran "San Marcos", quedó acribillada y desarbolada por entero, teniendo que ser tomada a remolque. En total sufrieron unas cuatro mil bajas entre muertos, heridos y ahogados, por unas trescientas de los españoles.

Rivera, tras la noche, persiguió a sus enemigos, pensando en completar su victoria, pero éstos, que pese a sus pérdidas seguían siendo numéricamente superiores, se declararon en abierta retirada.

Apenas separadas las dos escuadras, estalló una violenta tempestad, decidiendo ir los españoles a Bríndisi y los venecianos a Manfredonia. Sin embargo, las dañadas embarcaciones venecianas lo pasaron mucho peor, hundiéndose nada menos que 13 galeras y una galeaza en la travesía, pues aparte los daños recibidos, eran malos buques para tiempos duros, perdiéndose otros dos mil hombres, como si los temporales, que tantas veces resultaron trágicos en nuestra historia naval, quisieran ahora favorecer a tan gallardos como hábiles vencedores, completando su obra.

Conclusión

C

reemos que basta con los dos ejemplos expuestos para mostrar la inexactitud de tantos juicios que sólo pueden basarse en el desconocimiento de nuestra Historia Naval, que si puede ser disculpable en extranjeros, resulta difícilmente explicable entre nosotros.

Bien pudiéramos haber puesto otros ejemplos que no faltan, pero queremos, de paso, reivindicar la figura de otro de nuestros grandes almirantes, don Francisco de Rivera, tan injustamente olvidado. Aparte de los hechos de su poco conocido historial, tanto antes de los narrados como después, al frente de la escuadra de Dunquerque, el haber vencido con cinco galeones y un patache a 55 galeras turcas, y a una escuadra veneciana de 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras con sólo 15 galeones, le situarían como uno de los más grandes almirantes de todos los tiempos.

Venció así no sólo a galeras, hecho aunque esperable por cuanto hemos explicado, de gran mérito por la desproporción de fuerzas, sino a una escuadra mixta muy superior, a la que supo imponerse con decisión en el momento crucial.

Así que nadie tuvo que venir a informar a los marinos españoles que las galeras eran normalmente inferiores en combate a los galeones: lo habían comprobado por sí mismos y ante enemigos nada medianos.

No deja de ser curioso el que se trate de españoles, venecianos y turcos, como en Lepanto, aunque ahora los primeros lucharan contra los otros dos. Hacía ya casi cincuenta años de la batalla, y no cabe duda de cual de los tres contendientes supo entender mejor sus lecciones y progresar más, siguiendo la evolución de la táctica y de la técnica navales.

Para decirlo claramente: ya por entonces turcos y venecianos se hallaban en franca decadencia, mientras que las armadas españolas estaban todavía entre las mejores del mundo, pese a que su lucha era casi desesperada ante la multitud de enemigos y escenarios distintos en que debía de operar.

Bueno es recordar que no sólo hubo un Lepanto, sino una “reválida” brillantísima casi cincuenta años después.

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN 1621: NUEVE BUQUES CONTRA TREINTA Y UNO

S

ucede con cierta frecuencia durante las contiendas, que los planes estratégicos mejor elaborados y calculados se vienen abajo por cualquier imponderable. Ante casos semejantes, lo normal y lo aconsejable es abandonarlos para mejor ocasión. Pero hay veces, y en ello se demuestra la capacidad del mando en que, sopesando todos los factores e incluso las consecuencias posteriores de cada decisión, lo más conveniente es seguir con ellos pese a todas las dificultades y carencias, y aunque los riesgos sean ahora mayores.

No es fácil tomar una decisión así, y no es queramos hacer una apología de la tozudez irracional, pero es bien cierto que sólo asumiendo ciertos riesgos se alcanzan las metas deseadas, y que no conviene abandonar un plan bien trazado porque surjan dificultades. Por el contrario, es relativamente fácil culpar a los hados adversos y eludir toda responsabilidad con la inacción, que suele ser el peor remedio en cualquier crisis. Tal es, a nuestro juicio, la lección que surge de los hechos que vamos a narrar.

En el año 1621, el nuevo rey Felipe IV, instigado por el clamor de la opinión pública y más todavía por su ministro don Gaspar de Guzmán, luego conocido como el conde-duque de Olivares, decidió poner fin a la larga tregua que se prolongaba desde 1609 con las

Provincias Unidas, y que justamente por entonces cumplía su plazo de doce años de vigencia.

Lo cierto es que dicha tregua, realmente un reconocimiento de hecho de la independencia de los rebeldes holandeses en el anterior reinado, había sido interpretada de forma más que curiosa por los holandeses, que consideraron no se extendía a las aguas y posesiones hispanas al sur del Ecuador y en Extremo Oriente, como ya conoce el lector por sucesos como el combate de Playa Honda, ocurrido en 1610.

Pareció muy oportuno entonces dar un buen golpe nada más reiniciada la guerra, algo que sobre dañar a un todavía poco precavido enemigo, hundiera su moral de lucha al mismo tiempo que elevaba la española.

Se sabía que un convoy de al menos una veintena de buques holandeses debía partir de Venecia, siempre hostil a los españoles e intermediaria de las riquezas del Medio Oriente, y que dicho riquísimo convoy debía, necesariamente, pasar por el estrecho de Gibraltar. Por supuesto que todos los buques holandeses irían bien armados y pertrechados, así como con una apreciable escolta, pero apresarlo o destruirlo parecía tan deseable como oportuno.

Para conseguirlo se planeó que la Armada del Mar Océano, entonces la élite de nuestras fuerzas navales, y compuesta de nueve buques al mando de don Fadrique de Toledo y Osorio, se reuniera con la de Portugal, cuatro buques al mando de don Martín de Vallecilla, y con los nueve de las Cuatro Villas de Cantabria, al mando de don Francisco de Acevedo, reuniendo así unas 22 naves que asegurarían una completa victoria.

Pero los planes parecieron desmoronarse rápidamente, pues a pesar de las tajantes y urgentes órdenes y de la febril actividad desplegada por todos, Acevedo no encontró en Santander los cañones que necesitaba para artillar sus buques y debió zarpar hacia Lisboa para procurárselos con sólo diez piezas en la capitana, seis en la almiranta y cuatro en los demás, lo que le imposibilitaba

de momento participar en un serio combate. Y análogos problemas tuvo Vallecilla en Lisboa para preparar su división.

Por su parte, la Armada del Océano, al mando, como hemos dicho de don Fadrique de Toledo, mejor preparada, zarpó de Cádiz el 31 de julio hacia el cabo de San Vicente, donde esperó a las otras dos divisiones, no tardando en comprobar que no llegarían a tiempo para el proyectado ataque.

Pese a su importancia estratégica, por entonces la Armada del Océano distaba de tener la potencia que tuvo en otros momentos, pues se reducía a la capitana "Santa Teresa", un poderoso galeón de entre los mayores de Europa por entonces, otros tres mucho más pequeños y de unas 450 toneladas, tres más en torno a las 330 y dos pataches de reducido valor militar excepto como exploradores y mensajeros.

Tal fuerza podía ser insuficientes frente a las enemigas previstas, y era, desde luego, mucho menor de la inicialmente planeada. Pero don Fadrique, uno de los grandes almirantes españoles de todos los tiempos, no eran de los que buscan salidas fáciles, se quejan de todo y permanecen pasivos, responsabilizando a los demás, y, pese a todo, permaneció en su puesto.

El 6 de agosto recibió un aviso de don Gaspar Ruiz de Pereda, corregidor de la ciudad de Málaga, en el que le notificaba que los esperados 26 o más bajeles enemigos habían fondeado frente a Torremolinos y que pretendían embocar el Estrecho. Poco antes el mismo rey le había hecho saber parecidas noticias, con el añadido de que los holandeses no se privarían de hacer todo el daño posible durante su travesía por las costas españolas y portuguesas.

Aparte de este peligro añadido, a don Fadrique le preocupaba especialmente el que si dejaba pasar al convoy enemigo sin atacarlo, era muy probable que los holandeses se toparan con los cuatro buques de Vallecilla, pendientes de su incorporación y muy mal armados, con lo que su situación sería muy comprometida.

Hubo reunión de los mandos de la escuadra, a saber: el propio don Fadrique, el maestre de campo don Gerónimo Agustín, los

almirantes don Carlos Ibarra (otro gran marino, como tendremos ocasión de comprobar en el próximo capítulo), don Alonso de Mújica y don Roque Centeno, así como el contador don Juan de Barrundia. Tras el consiguiente debate, se decidió enfrentar a toda costa al enemigo y sin más dilación, zarpando en seguida hacia el Estrecho y fondeando el 8 de agosto en la Bahía de Algeciras.

Al día siguiente, 9 de agosto, y desde los fuertes de Ceuta, se divisaron los velas sospechosas, dándose la alarma con cañonazos. Los pataches de la escuadra fueron a reconocerlas, mientras ésta zarpaba y se preparaba para el combate. Pronto se pudo observar que eran la descubierta del enemigo, cuyo grueso estaba más retrasado y sobre el que se replegaron.

El resto del día y de la noche estuvo la escuadra española dando bordadas en el Estrecho, esperando de un momento a otro que se presentara el enemigo a forzar el paso.

Por fin, la mañana del 10 de agosto, festividad de San Lorenzo y día de suerte proverbial para los españoles, pues en tal fecha se ganó la decisiva victoria de San Quintín, que El Escorial conmemora, se divisó al enemigo.

Este llegaba en dos grupos: uno de 24 buques en formación y otro, más parado y de unos siete. Ambos se hallaban a barlovento de los españoles, por lo que tenían la ventaja del viento. La escolta del convoy, unos doce buques entre los que destacaban dos por su potencia y tamaño, formó en media luna para abrir paso a los mercantes, armados suficientemente para el combate, pero a los que no se debía exponer por su preciada carga a no ser en caso de absoluta necesidad. Pero no parecía que aquellos nueve buques españoles fueran a suponer un gran obstáculo.

La verdad es que don Fadrique no podía esperar mucho de su reducida fuerza: los dos pataches sólo con muy buena voluntad, pericia y valor de sus comandantes podían tener algún valor en el combate, y los seis galeones eran buques medianos en todos los aspectos, equiparables poco más o menos a cada uno de los doce de la escolta holandesa. Como se ha dicho, la única baza realmente

importante era la propia capitana, el gran “Santa Teresa”, un buque mucho mayor y más potente que todos los presentes de ambos bandos.

Ante todo esto, sólo cabía una opción, y don Fadrique no dudó un momento en tomarla: ganado el barlovento a los enemigos, menos ágiles por ir en formación cerrada, la capitana española se metería entre ellos, rompiendo su dispositivo, mientras que sus cañones, mosquetes y arcabuces tronaban en todas direcciones, acribillando a los buques enemigos. El resto de la escuadra, siguiendo al insignia, debía aprovechar la confusión y el impacto de la carga de la capitana para atacar a los buques ya desbaratados por ésta, con “pena de la vida” al comandante que no se decidiera a abordar a un holandés.

Así se hizo: la “Santa Teresa” hizo primero un disparo de advertencia sin bala, ordenando al enemigo que amainara y se entregara, respondiendo pronto con un cañonazo con bala de una de las dos capitanas enemigas, declarando así que se aceptaba el combate.

El buque holandés hizo una descarga a media distancia de cañones y mosquetes, pero don Fadrique retuvo la de su buque hasta hallarse casi borda contra borda con el enemigo, para que se aprovechase hasta el último proyectil y éste tuviese la máxima energía. La andanada española “fue cosa espantosa a dicho de cuantos lo vieron desde tierra y mar”, consiguiendo incendiar las mesas de guarnición del holandés y causándole tales destrozos y bajas que éste se separó inmediatamente, batiéndose en retirada.

Desentendiéndose de un enemigo ya batido, aunque todavía no vencido del todo, y esperando que se ocuparan de él los otros buques españoles, la capitana española se metió por medio de la formación enemiga, haciendo fuego en todas direcciones y con gran rapidez y puntería y recibiendo por su parte las numerosas descargas del enemigo.

El galeón del almirante Mújica, que seguía las aguas de la capitana, abordó y poco tardó en rendir a un holandés, mientras que

el “Santa Ana”, al mando de don Carlos Ibarra, hizo lo propio con otro. Incluso uno de los pequeños pataches, el mandado por el capitán don Domingo de Hoyos, se atrevió a abordar un buque enemigo, algo en extremo temerario, dada la desigualdad de fuerzas.

A todo ésto, la capitana de don Fadrique había conseguido atravesar por entero la formación enemiga, y virando de nuevo hacia el convoy, se lanzó contra dos buques holandeses, no tardando en desaparecer y rendir a uno de ellos, mientras lograba incendiar al segundo. Pero el fuego no tardó en extenderse a la “Santa Teresa”, y don Fadrique ordenó desaferrarse para apagarlo y volver al abordaje por la banda de barlovento, para no temer de nuevo la propagación.

La capitana española había sido el blanco de toda la escuadra holandesa, y pese a su tamaño y fortaleza, la acumulación de impactos se hizo notar, cayendo sobre cubierta el palo mayor. Pese a ello, aún pudo acabar con el incendiado, pero ya poco más pudo hacer por la falta de velamen.

Faltos de su jefe y de su principal buque, los españoles no pudieron hacer mucho más, mientras el atribulado enemigo buscaba la huida, cesando el combate hacia las tres de la tarde.

Sin embargo, el balance no podía ser más favorable, pues se habían hundido o quemado cinco buques enemigos y se habían apresado dos más, mientras que los españoles, aparte de las obvias averías y bajas, no perdieron ninguno y con mucho el más dañado fue la combativa capitana, capaz aún de seguir luchando si la pérdida de su aparejo no la hubiera condenado a la inacción.

Pese a todo lo conseguido: que nueve buques ataquen a treinta y uno hundan o apresen siete, algo que parecería de fábula de no estar bien avalado documentalmente y por numerosos testigos, don Fadrique no cesaba de lamentar la pérdida de su arboladura, pues, a poder moverse, hubiera “peleado con ellos hasta que le acabaran o acabarlos” según sus propias palabras.

Don Luis de Noroña, capitán general de Ceuta, testigo del increíble combate y que ya había prestado a la escuadra un señalado servicio al avisarla de la aproximación de los enemigos, reaccionó inmediatamente, enviándola un bergantín con pólvora, estopas y balas, vendas para los heridos, un cirujano y alguna comida.

En el mensaje adjunto felicitó caballerosamente al jefe de la escuadra, diciendo “que él no sabía que don Fadrique se hallase en aquel paraje (pero que) bien creía que no podía ser otro quien tan valientemente y con tan pocos navíos había acometido y desbaratado tantos”.

Los baqueteados y reducidos en número holandeses no eran ya un peligro para nadie, y bastante tendrían con ganar cuanto antes sus puertos.

Es cierto que lo planeado era mucho más ambicioso, y de reunirse las tres escuadras españolas pocos buques holandeses hubieran escapado a una casi total aniquilación, pero el golpe se había dado, y aparte de sus efectos materiales, los morales fueron aún mayores por la desproporción de fuerzas. Otro jefe que no fuera don Fadrique, se habría quedado tranquilamente en puerto, justificándose y echando la culpa de su inacción al fracaso del plan conjunto.

Entendiéndolo así, S.M. Felipe IV “se dió por muy satisfecho”, otorgando a don Fadrique el grado de “capitán general de la gente de guerra del reino de Portugal”.

Además de ésto, y para conmemorar el combate, encargó al gran pintor de marinas don Enrique Jacome y Brocas, gaditano, una serie de óleos que reprodujesen las distintas fases del combate, el primero de los cuales se conserva actualmente en el Museo Naval de Madrid.

Don Fadrique resultó herido leve de un astillazo en la boca durante este combate, en que probó su buen juicio, sentido táctico y valor, ya acreditados de antes, y que siguió demostrando en muchas ocasiones durante su larga y victoriosa carrera, que tuvo el culmen

con el gran éxito de la expedición naval hispano-portuguesa que recobró San Salvador de Bahía en Brasil de manos de los holandeses.

Esta gran victoria fue también inmortalizada en el gran cuadro de Malino que figuró junto a la famosa “*Rendición de Breda*” y a otros que rememoraban victorias españolas de la época, en el Salón de Reinos del Palacio del Buen Retiro, y que hoy se muestran en el Museo del Prado.

Se ha señalado la caballería española, reflejada por Velázquez en “*Las Lanzas*”, con el amable gesto de Spínola al aceptar la rendición y las llaves de Breda del vencido Nassau. Pero no es menos de señalar que en “*La Recuperación de Bahía*”, el tema central del cuadro que pretende ensalzar una gran victoria, sea la curación de un pobre soldado herido por unas humildes mujeres con niños.

Tal “blandura” iba muy bien por cierto al carácter de don Fadrique, que pese a ser un gran marino y un valiente, como hemos visto, siempre distinguió por un trato más que humanitario a los miles de prisioneros que hizo en sus campañas, pese a las durísimas costumbres de la época, valiéndole tales sentimientos no pocas críticas de sus coetáneos.

En cuanto al “pena de la vida” a sus subordinados si no se atrevían a abordar a los holandeses, era una pura arenga, explicable por lo difícil del momento en que se lo jugaban todo, y no tuvo consecuencias posteriores. Realmente, parece increíble que un tan gran almirante sea hoy apenas recordado, y que no haya merecido que su nombre figure en el costado y popa de algunos de nuestros buques de guerra.

Porque, y aparte de sus otros servicios, supo estar a la altura de las circunstancias cuando había literalmente “que jugarse el todo por el todo”, es que, como se dijo en cierta ocasión: “La heterodoxia es cosa peligrosa, pero sin algo de ella difícilmente se ganan las batallas”.

Pero los españoles, como en todo, sólo conocemos y celebramos las virtudes y realizaciones ajenas.

LOS COMBATES DE CABAÑAS, AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1638

E

s sabido que el sistema de las Flotas de Galeones que unió anualmente a España con América por más de dos siglos, constituyó uno de los mayores éxitos en la Historia Naval del mundo, no perdiéndose más que en cuatro ocasiones, y eso en circunstancias muy especiales todas ellas: enorme inferioridad numérica en todas ellas, e incapacidad del mando además en una. Era entonces habitual zabordar o incendiar los galeones para evitar que cayeran en manos del enemigo, con lo que los éxitos fueron menores para ellos de lo esperado, pero bastaba con apresar uno sólo de aquellos galeones para que el beneficio mereciera la pena.

Buena parte de ese éxito defensivo, que para sí hubieran deseado muchos convoyes aliados durante la Segunda Guerra Mundial, y eso que la superioridad aeronaval aliada era aplastante por comparación, y disponían de medios técnicos impensables en la época de la vela, se debieron a un muy eficaz sistema de inteligencia e información, que prevenía de los movimientos de las escuadras enemigas y permitía variar las rutas y escalas, evitando así el encuentro.

Pero, a veces, todas las precauciones fallaban por una causa u otra, y se debía recurrir a métodos más contundentes para rechazar al enemigo. De una de estas ocasiones nos ocuparemos ahora.

La Flota de Tierra Firme

D

Desde sus recién conquistadas bases en Brasil, y con las miras puestas en las Flotas, los holandeses prepararon una poderosa escuadra de 24 buques, al mando de Cornelis Joll, conocido por "Pata Palo", por haber perdido una pierna en un combate anterior con los españoles. Distribuyendo sus buques para aparentar menor fuerza y que pasasen por simples corsarios aislados, y para vigilar mejor todas las posibles rutas, los holandeses recorrieron las aguas cercanas a La Habana, punto de recalada y eventual reunión de las Flotas de Nueva España y Tierra Firme, antes de regresar a la Península cargadas de oro, plata y productos americanos.

Los temporales se cebaron en los holandeses, y algunos barcos dieron al través en las costas cubanas, por lo que se conoció el peligro. Peor aún para ellos fue que un patache español, enviado como aviso y al mando del práctico don Francisco Poveda, consiguió llegar con el aviso a Veracruz, tras burlar a cinco perseguidores, impidiéndose así la salida de la Flota de Nueva España.

Pero, y por desgracia, ningún aviso llegó a Cartagena de Indias, y juzgándose que el enemigo presente se limitaba a algunos corsarios aislados, se dio orden de salida a la Flota de Tierra Firme.

Mandaba aquella escuadra don Carlos de Ibarra, a quien ya hemos visto como uno de los más aventajados subordinados de don Fadrique de Toledo en el combate anterior, marino nacido en Eibar,

de gran mérito y todo un veterano cargado de éxitos, el más reciente de los cuales había sido el de conquistar y limpiar aquel nido de piratas que era la isla de Tortuga. Su segundo o almirante era don Pedro de Ursúa.

Componían convoy y escolta siete galeones, algo escasos de gente y de armamento, así como un patache, a los que se añadieron a última hora la almiranta de Honduras, una urca mercante llamada “La Portuguesa” y tres fragatas mercantes. Previniéndose, pese a las tranquilizadoras informaciones, para un posible combate, Don Carlos Ibarra ordenó levantar protecciones con cables gruesos en las bandas, preparar curas para atender a los heridos, tener lista la pólvora en cartuchos y disponer de cubos de agua por doquier para combatir posibles incendios. Con ello Ibarra demostró ser un buen jefe: otro, fiado de las informaciones, se hubiera dado por satisfecho con las precauciones normales y no hubiera tomado ninguna medida extraordinaria.

Tales precauciones se tomaban pensando, como mucho, en una fuerza enemiga estimada en unas nueve embarcaciones, pero en la noche del 30 de agosto se divisaron desde el galeón “Regla”, del mando de don Pablo de Contreras, nada menos que 17 velas enemigas, que al día siguiente, sobre las siete de la mañana, rompieron el fuego sobre los españoles.

Fiados de su superioridad en todos los órdenes, los holandeses se lanzaron al abordaje, táctica que preferían normalmente evitar pues era la tradicional y en la que eran superiores sus enemigos, acometiendo dos y tres barcos a cada uno de los ocho galeones españoles, que les esperaban formados en línea, con los cuatro casi indefensos mercantes detrás.

La capitana holandesa, un fuerte galeón de 54 cañones, se lanzó seguida de tres más sobre la de Ibarra, metiendo su bauprés por entre la jarcia de trinquete del galeón español, mientras su gente se amontonaba en cubierta a la espera de saltar al abordaje. Pero Ibarra, siguiendo la mejor táctica española, había ordenado retener el fuego hasta este momento supremo, con lo que la consiguiente

andanada, reforzada por el fuego de mosquetes y arcabuces, barrió las cubiertas de la holandesa, causando tal daño, que, cortando arpeos y cabos, los holandeses se desasieron y retiraron, dedicándose desde entonces a batir los cuatro holandeses al español a distancia.

La capitana española quedó pronto acribillada, con al menos un balazo a flor de agua, algunos conatos de incendios pronto sofocados, y las heridas del propio Ibarra en cara, brazo y pierna, al recoger y lanzar por la borda una granada enemiga que reventó en el aire. Pero el duro marino vasco no abandonó la pelea. En el buque había otros 25 muertos y el doble de heridos, pero el restó siguió luchando con la mayor decisión.

El buque del vicealmirante holandés (segundo jefe de la escuadra) junto con dos más, atacó a la almiranta española (su homóloga en la escuadra), con parecidos resultados. El galeón español perdió el bauprés y el trinquete, fue acribillada y chamuscada por los artefactos incendiarios del enemigo y tuvo 16 muertos y 32 heridos, incluyendo entre los primeros a su comandante, don Bartolomé de la Riva, así como herido en un brazo el propio almirante Ursúa.

Con algún menor encarnizamiento combatieron entre sí el resto de los buques de ambas escuadras, pero la resistencia española fue tal, que los holandeses se retiraron tras de seis horas de duro cañoneo.

Según el padre Laínez, testigo del combate y autor de un interesante relato que recoge Fernández Duro en sus *Disquisiciones Náuticas*: "...el enemigo se retiró a una legua, abatió bandera y llamó a consejo. Tras dos horas de descanso, que aprovecharon para arreglar jarcia y velas, volvió al ataque...".

Pero su ánimo se había quebrado tras el durísimo rechazo inicial y la cosa no pasó de un simple amago: lo cierto es que sólo atacaron once de los diecisiete, y con poca decisión. El resto, o no hizo nada o se limitó a perseguir a las tres fragatas mercantes, que por órdenes superiores o tal vez creyendo que la derrota de los

galeones españoles era inminente, se separaron de la flota y pusieron rumbo a Méjico, lográndolo las dos primeras, mientras que la tercera era apresada.

Durante varios días quedaron frente a frente las dos fuerzas enemigas, y sólo el 3 de septiembre volvieron los holandeses a la carga, en esta ocasión con solamente 13 buques de todos los que disponían, y de nuevo contra los ocho galeones, la urca portuguesa y el patache. Tampoco ahora se decidieron a llegar al abordaje, contentándose con el combate artillero a media distancia, en que pese a su superioridad en calibre y bocas de fuego, la escasa potencia de los cañones de la época hacía que los resultados fueran poco relevantes.

En esta ocasión llevó el peso del combate el galeón “Carmen”, al mando de don Sancho de Urdanivia, quien por razón desconocida ordenó izar en sus palos dos gallardetes, y creyéndolo el enemigo buque principal, y habiéndose sotaventado un tanto, y por tanto separado de sus compañeros, tuvo que soportar su fuego concentrado, sufriendo el buque numerosos impactos, pero haciéndose retirar de nuevo a sus atacantes. Los españoles lamentaron en esta ocasión otros 54 muertos y unos 200 heridos, la mitad de los cuales en el “Carmen”, al que el resto de la escuadra auxilió, enviándole hasta buzos para reparar en plena navegación alguna vía de agua.

Pese a todos los esfuerzos, pronto se vió que el buque no podía navegar con alguna seguridad, por lo que, y pese a que el enemigo seguía a la vista, se le ordenó separarse de la escuadra y poner rumbo a tierra, salvando dotación y carga, llegando con toda felicidad a Playa Honda, donde fue reparado, y con la escolta de dos galeotas guardacostas de Cuba, no tardó en llegar a La Habana, su destino final.

En la baqueteada Flota de Tierra Firme, se reunió consejo para decidir que hacer en las duras circunstancias presentes, con los buques averiados, escasos de municiones y con las dotaciones diezmadas y agotadas tras los duros combates. Algunos jefes

propusieron ir a Veracruz, Ibarra y otros seguir a todo trance hasta La Habana, aunque fuera pasando por medio del enemigo, pero no se llegó a acuerdo firme alguno.

A todo ésto se observó que a la flota enemiga se le añadían nuevos buques, hasta llegar la cifra a 24 en total. No quedaba ya otra opción sino la del puerto mejicano, donde se hallaba la Flota de Nueva España, y hacia allí se encaminó la de Ibarra.

A pesar de sus refuerzos, lo cierto es que el enemigo había perdido toda voluntad de lucha, y Joll se vio incapaz, ni con órdenes, halagos o amenazas, de hacerlos volver al combate por tercera vez, perdiendo así lo que parecía una magnífica oportunidad.

Realmente, los daños en los buques habían sido muy considerables, y en cuanto a las bajas, sólo en el primer combate tuvieron un mínimo de 60 muertos y más de 150 heridos. Y entre los muertos se contaban, nada menos, que el segundo y tercer jefe de la escuadra: el vicealmirante Abraham Rosendal y el contralmirante Jan Mast, respectivamente, aparte de otros jefes y comandantes. En el segundo combate, y entre otros muchos, murió el comandante Jan Verdíst.

Así, y aunque contaban con una superioridad de más del doble de buques, de veinticuatro a nueve, y al menos los últimos incorporados, estaban ilesos y descansados, los muy escarmentados holandeses se negaron a volver al combate.

Viendo la indecisión enemiga, Ibarra se sintió más seguro, e incluso desafió al enemigo, deteniendo su escuadra para esperarles y hasta encendiendo los fanales de noche, para indicar su posición. En sus propias palabras:

“...al día siguiente, cinco de septiembre por la tarde, apareció la escuadra del enemigo con veinticuatro velas, y quedó al barlovento de esta Armada, y aquella noche se encendió farol en esta capitana y almiranta para que si el enemigo quisiera volver a pelear supiera dónde estaba esta Armada, y al día siguiente al amanecer no se vió (al enemigo) ni se ha visto más.”

Sin ya mayor peligro, y sólo avistando algún aislado corsario que huyó al ver la formación, la Flota se dirigió a Veracruz, donde llegó con toda felicidad el 22 de septiembre, aunque retrasada por las calmas. Allí, y dado lo avanzado de la estación, se decidió invernar, saliendo al año siguiente junto con la Flota de Nueva España y arribando sin problema alguno a Cádiz el 15 de julio de 1639, con el oro, la plata y las mercancías acumuladas de dos años y entre el regocijo general del pueblo y de la corte.

Las primeras noticias de la doble victoria de Cabañas llegaron a España por medio de un capitán inglés, cuyo país era entonces neutral y hasta amigo, como sabemos, que arribó a Sanlúcar en noviembre de 1638. En su relación, que se conserva, dijo haber rescatado la dotación de un galeón holandés de gran porte, acribillado y con muchos heridos, que se iba a pique por sus averías. Hubo también otras muchas noticias y rumores de testigos del descalabro holandés, en general poco creíbles por lo exageradas o inexactas.

Parece indudable, sin embargo y aunque se desconozca el número exacto, que varios de los navíos holandeses, demasiado averiados para soportar la travesía de vuelta, fueron quemados por sus dotaciones, embarcando éstas en el resto y llenando así los grandes huecos producidos por los dos combates. Algunos más se perdieron por temporales.

En cualquier caso, la derrota ante un enemigo tan inferior sembró la consternación en Holanda, donde se daba por segura la captura de una de las Flotas, y tuvieron que conformarse con la única presa de una pequeña fragata mercante.

Conclusión

Q

ue incluso en caso de gran inferioridad numérica los galeones españoles eran enemigos formidables, queda de manifiesto nuevamente en este caso. Como siempre que llegaron a acercarse a distancias mínimas, los efectos sobre el enemigo de su artillería, mosquetería y arcabucería, fueron devastadores, como sabemos al menos desde el combate de las Terceras o de San Miguel en 1582, primero relatado en este trabajo.

Estas terribles andanadas eran previamente preparadas en muy estudiados planes de fuego que estipulaban no sólo los lugares a batir por cada boca de fuego, sino que a menudo empleaban una curiosa táctica: disparar primero con sólo la mitad de piezas y armas ligeras, andanada que, esperada por la dotación enemiga, hacía que ésta se resguardara. Una vez pasado el peligro, se incorporaban y saltaban al descubierto para iniciar el abordaje, y entonces les sorprendía la segunda andanada española, con los esperables efectos. Por supuesto que el ritmo y organización de las descargas o “rociadas” varió según las épocas, circunstancias y mandos, pero en esencia era el mismo.

Aquellas temibles descargas a bocajarro aseguraban la victoria, hubiese o no posteriormente abordaje y toma del buque enemigo, o como era habitual, tuvieran que repetirse una y otra vez contra un tenaz enemigo. Esta era la llamada por los españoles “guerra a la española”, dura y eficaz.

La superioridad enemiga en número y calibre de piezas no resultaba decisiva a media distancia por los limitados precisión, alcance y potencia de las piezas de la época. Y de hecho, eso explica la resolución dudosa de muchos combates navales cuando tal táctica se impuso. Era lo que los españoles llamaban socarronamente “guerra galana”, por ser más vistosa que eficaz.

Por ello, y como ya se ha mencionado, las contadas ocasiones en que nuestros galeones sufrieron derrotas a manos de sus enemigos, lo fueron no tanto por la artillería enemiga, pese al insistente tópico, sino por el uso por parte de éstos de brulotes o buques incendiarios contra las formaciones españolas, con un éxito sólo relativo por los ingleses en 1588 en la batalla de Gravelinas en la campaña de la “Invencible”, como ya hemos notado, y de forma mucho más concluyente, ante los holandeses en Las Dunas, en 1639, y ante los franceses en Agosta, en 1676.

Es cierto que, además, en todas esas batallas hubo superioridad numérica del enemigo, pero también la hubo en otras ocasiones, como la que acabamos de mencionar, y, a falta de brulotes, la táctica española siempre resultó vencedora.

No sabemos, por último, qué celebrar más del mando de don Carlos Ibarra, si su pericia, su valor, la tenacidad con la que siguió combatiendo contra fuerzas muy superiores y que incluso se reforzaron, o el fino detalle psicológico de terminar de hundir la moral de combate del enemigo con sus gallardos desafíos.

Otros, abrumados, hubieran cedido desde el primer momento, Ibarra consideró que, en aquellas circunstancias, resistir era vencer, y obtuvo el premio que mereció.

Por último, tal vez algún poco avisado lector considere estas victorias sobre holandeses de tipo menor, e inferiores a las obtenidas sobre los presuntamente invencibles ingleses. Sólo les sugerimos repasen la biografía del gran almirante holandés Ruyter, que apenas una generación después, y en inferioridad de condiciones, proporcionó serios y repetidos disgustos a los ingleses, hasta cuando fueron aliados con los franceses, convirtiéndose así

en uno de los más grandes marinos de todos los tiempos. Y Ruyter, por cierto, murió luchando junto a los españoles y contra los franceses en el combate de Palermo.

LAS COSTAS CATALANAS, 1641-1650

E

El gran conflicto europeo que conocemos como “Guerra de los Treinta Años”, ocurrido entre 1618 y 1648, condujo a un enfrentamiento aún más largo entre las dos grandes potencias del momento: la ascendente Francia y la ya por entonces declinante monarquía de Felipe IV. Esta lucha adquirió un perfil nuevo cuando, tras la rebelión de Cataluña en 1640, los insurrectos decidieron pasar a la soberanía del rey francés, cuyas tropas pudieron ver facilitada así la invasión de la Península Ibérica.

Por lo que se refiere a Cataluña, las últimas resistencias importantes eran las plazas de Lérida, Rosas y Tarragona, pronto sitiadas por las fuerzas francesas. En concreto, Tarragona lo era por el ejército mandado por Lamotte-Hondancourt, mientras era bloqueada hasta el hambre por la escuadra de Henri de Sourdis, que curiosamente, no veía contradicción alguna entre su empleo de almirante y su condición de sacerdote y arzobispo de Burdeos.

El momento estaba bien elegido, pues la agotada España tenía que hacer frente simultáneamente a la paralela rebelión y secesión del reino de Portugal, a la lucha contra los protestantes en toda Europa, la siempre muy difícil de Flandes y su derivación por mar contra los holandeses, sin hablar de la constante amenaza de los corsarios berberiscos. Difícil era reclutar tropas para acudir a tantos

frentes amenazados, pero aún más lo era reunir escuadras, ante la pérdida en octubre de 1639 y en la campaña de las Dunas contra los holandeses, de buena parte de nuestros mejores buques. A esto se añadió la gran expedición a Brasil de Mascareñas para defenderlo del mismo enemigo y la vital necesidad de proteger los galeones de América y su oro.

De forma parecida a como sucedió tras la “Invencible”, no estaban por tanto disponibles para la defensa más que las galeras, al mando ahora de Don García de Toledo, duque de Fernandina y marqués de Villafranca, que tradicionalmente patrullaban nuestras costas para defenderlas de la amenaza del corso berberisco. Primero desde los Alfaques y después desde Peñíscola, se ordenó a don García que hiciera todo lo posible para socorrer a Tarragona, al mismo tiempo que debía acosar las comunicaciones marítimas del enemigo por el litoral catalán.

Ya sabemos que las galeras eran muy inferiores a los galeones, ahora franceses, y más, si como sucedía por la vertiente mediterránea del nuevo enemigo, éstos iban acompañados de sus propias galeras. De hecho Sourdis mandaba no menos de 30 galeones y unas 15 galeras. Pero don García no se dejó amilanar, escoltando con las suyas convoyes de víveres y municiones incluso a la aislada y lejana Rosas en 35 mercantes, la mayor parte de ellos pequeños buques costeros de Peñíscola y Vinaroz, del tipo de las tartanas, faluchos y embarcaciones parecidas. De paso amenazó a la rebelde Barcelona e incluso apresó un gran galeón francés, el llamado “Lion d'Or”.

Los combates de Tarragona

B

ien empezaba la campaña, pero mientras, la situación en la asediada Tarragona se había deteriorado hasta tal punto que parecía inminente la rendición de la plaza por hambre. Por ello se ordenó a don García de Toledo que, a toda costa, la socorriese con alimentos forzando el bloqueo de Sourdis. Así, y en aguas de Peñíscola, se reunieron las varias escuadras de galeras de la monarquía española, en su inmensa mayoría de territorios pertenecientes a la Corona de Aragón: las de Nápoles, al mando de don Melchor de Borja, las de Sicilia, al de don Francisco Mejía, las de Génova, al de Juanetín Doria, y por último, las llamadas de “España” y regularmente basadas en Cádiz. En total hacían 41 buques, a los que se unieron cinco bergantines, en la época, galeras muy pequeñas. A éstos y a ocho de las galeras se les atiborró de víveres para la angustiada plaza.

En la madrugada del 4 de julio de 1641, las galeras españolas avistaron Tarragona y a la escuadra francesa de Sourdis, compuesta por entonces de 32 galeones y 14 galeras, todos fondeados en línea para evitar llegara ninguna embarcación enemiga a puerto. La superioridad francesa, como vemos, era sencillamente apabullante, y la misión de socorro parecía virtualmente imposible.

Pronto se inició el fuego por ambas partes, pero hacía poco o ningún viento, y don García aprovechó la situación magistralmente: el humo de las descargas pronto impidió una buena visión, y con

gran decisión cortó la línea enemiga con su galera, las ocho cargadas de víveres y los bergantines, introduciéndose en el puerto, mientras el resto de las galeras entretenían al enemigo con sus fuegos y maniobras, aunque siempre sin exponerse de cerca a las letales andanadas de costado de los galeones.

Los sorprendidos franceses levaron anclas, y ya que había poco o ningún viento, ordenaron a sus propias galeras que remolcasen a sus galeones, buscando destruir a las forzadoras del bloqueo. Tres de sus galeras lograron apresar a la última de suministro, la “San Felipe”, que tras heroica resistencia tuvo que rendirse, pero el confuso combate seguía con toda su crudeza y el socorro había conseguido pasar.

Don García había desembarcado en Tarragona, y tras dejar allí las embarcaciones con las provisiones y conferenciar con el mando de la plaza, reembarcó en su capitana, y renovando su audacia anterior, volvió a atravesar la línea enemiga. Llevando al límite el desafío, y al pasar junto al galeón insignia de Sourdis, ordenó suspender por dos compases la boga, como para dar a entender que no temía a su enemigo, reincorporándose después felizmente a su escuadra y retirándose a continuación a su base de Peñíscola, una vez cumplida una misión tenida por poco menos que imposible, y ante la impotencia del chasqueado enemigo.

Descargó entonces la frustración de los bloqueadores sobre la ciudad y las galeras aprovisionadoras, acercándose la escuadra francesa para bombardear a una y a las otras, pero la respuesta de las baterías de costa y de las galeras fue tal que pronto tuvieron que retroceder. También enviaron contra las galeras cinco brulotes, pero fueron desviados a tiempo o hundidos sin prender fuego más que a una galera, bien que se pudo sofocar sin mayores daños.

Así, al coste de una sola galera y de daños en otras tres, unas trescientas bajas y parecido número de prisioneros en la apresada, se pudo llevar un vital socorro a la plaza. En la corte francesa se criticó duramente a Sourdis, que había sido superado por una fuerza tan inferior y que no había podido evitar el socorro a Tarragona, con

lo que las perspectivas francesas en la contienda se volvían muy diferentes.

Pero el alivio no podía ser más que momentáneo, hasta que se consumieran los víveres llegados y sobre los que cayeron con el ansia que da el hambre atrasada los pobladores y defensores de la ciudad, aparte de que las bocas habían aumentado con los tripulantes de las suministradoras, por ello se decidió hacer un esfuerzo mayor y liberar a Tarragona completamente de su bloqueo.

Para ello hacían falta galeones, y rebañando de aquí y de allá se consiguieron los suficientes. Los mejores eran los de la Armada del Océano, al mando de don Jorge de Cárdenas, duque de Maqueda, otros eran de otras escuadras, pero casi un tercio hubo que conseguirlos tomándolos en alquiler a sus propietarios particulares o simplemente, requisándolos, artillándolos en lo posible y añadiéndoles guarnición militar a su tripulación civil. El mando conjunto de aquella fuerza, a la que se incorporaron las 29 galeras que quedaban operativas, siguió ostentándolo don García de Toledo.

En la amanecida del 20 de agosto llegaron a aguas de la sitiada ciudad, avistando a la escuadra de Sourdis, que por entonces reunía 36 galeones, 4 brulotes, 19 galeras y 8 bergantines, que, alarmada, no tardó en ponerse en línea y romper el fuego sobre la española, compuesta a su vez de 30 galeones y fragatas, 4 pataches, las 29 galeras mencionadas y 65 pequeños mercantes con provisiones.

Empeñado el combate en paralelo entre las dos líneas, y separada la escuadra francesa de la boca del puerto, las galeras aprovecharon para meter el convoy sin el menor inconveniente y ante el júbilo de los sitiados. Luego, a eso de las tres de la tarde, las galeras viraron y acometieron a la escuadra francesa por la retaguardia y desde la parte de tierra, poniéndola así entre dos fuegos: los de los galeones que la batían desde el lado del mar, y el de las galeras, desde el de tierra.

La escuadra francesa quedó por lo tanto en difícilísima situación, sufriendo mucho hasta que, al anochecer, cesó el combate. Al día

siguiente se reanudó, decayendo cada vez más hasta transformarse en una simple persecución, retirándose siempre los acosados franceses. Por fin, el día 25 se les perdió de vista, no sin que antes se les apresara un brulote que habían lanzado inútilmente contra los españoles. No parece que perdieran ningún otro buque, pero sin duda sus bajas y averías debieron ser muy serias por el fuego cruzado que debieron soportar. Al final, claramente vencidos, pusieron proa a sus bases de Francia.

Los jefes españoles no dejaron de suplicar durante toda la persecución y en todos los tonos a don García que rematase su victoria, estrechando distancias y pasando al abordaje. Pero el gran marino sabía que sus dotaciones eran generalmente inexpertas, por recién reclutadas, y que no se podía fiar de una tercera parte de los galeones, los alquilados o requisados, que no era de esperar mostraran grandes deseos de lucha encarnizada.

Aquella era además, y don García lo sabía muy a su pesar, prácticamente la última escuadra de la que podía disponer España, y aunque consiguiera destruir a la de Sourdis, era inevitable que lo consiguiera con graves pérdidas, sobre todo a causa de los brulotes enemigos, por lo que la victoria, por resonante que fuera, podía ser pírrica y desgastar decisivamente nuestras escasas fuerzas navales que debían hacer todavía frente a otros muchos enemigos.

Además, por entonces ya se estaba consagrando la llamada “guerra galana” como la táctica a seguir, tal vez menos decisiva, pero también mucho menos arriesgada que la “guerra a la española”.

Y, desde luego, la victoria estratégica, aunque no fuera seguida de la destrucción de la fuerza naval enemiga, estaba clara: la escuadra española quedó dueña del mar, lo que aprovechó para aprovisionar Rosas, Perpiñán (entonces español) y Colibre, amagar a Barcelona y volver a Tarragona, ya completamente libre, pues el desalentado ejército sitiador se había retirado.

Lo conseguido era mucho, y pronto se supo que en Francia el todopoderoso ministro de Luis XIII, el cardenal Richelieu, destituyó a

Sourdis y bajo amenaza de proceso, le prohibió volver a tener mando alguno.

Pero en Madrid, el irascible conde-duque de Olivares no vio el mérito de lo conseguido con una escuadra improvisada y sólo se dolió de la supuesta gran ocasión perdida de destruir toda la escuadra francesa. Eso y su rivalidad nobiliaria con la casa de Alba, que era la de don García, le llevaron a nada menos que ordenar la prisión sin proceso de don García.

Así se dió el caso, verdaderamente insólito, que los dos jefes enfrentados, tanto el vencedor como el vencido, fueran destituidos de sus cargos. Pero el ostracismo de Sourdis fue ya definitivo, mientras que el de don García sólo duró hasta la destitución de Olivares en 1643, siendo luego repuesto en su cargo y hasta enaltecido al Consejo de S.M. Al fin y al cabo, inquinas de Olivares aparte, había sido el claro vencedor.

Barcelona y Orbetello

P

ero la guerra seguía mientras tanto, y al año siguiente, 1642, una nueva escuadra española, organizada en Cádiz bajo el mando de don Juan Alonso Idíaquez, marqués de Ciudad Real, zarpó hacia Cataluña.

La componían esta vez 31 galeones, 2 fragatas, tres pataches, seis brulotes, seis tartanas con carga y 35 “barcos largos”, una especie de grandes botes de remos, auxiliares de los galeones, tanto para permitir su carga y descarga, como para tomarlos a remolque si faltaba el viento, desviar brulotes, etc, no siendo necesario así distraer en estos menesteres a las galeras que se incorporaron a la escuadra. Aparte iba un numeroso convoy con pequeños mercantes atiborrados de suministros de todo tipo.

En el Estrecho, la vanguardia de la escuadra, tres buques reforzados luego por otros dos, apresaron tras combatir toda la noche a tres buques holandeses con ricas mercancías de Oriente, y en las numerosas escalas (Málaga, Cartagena, Alicante, Denia y Vinaroz) se completaron los cargos y dotaciones de la escuadra. De este último puerto zarparon hacia Barcelona el 22 de junio.

El día 30 de junio de 1642, los buques españoles avistaron a la escuadra francesa del marqués de Brezé, situada ante la ciudad condal, y compuesta de 44 galeones y fragatas, 14 brulotes y 17 galeras.

Pero reinaba mucho viento y mala mar, y las galeras españolas se habían separado, por lo que éstos sólo contaban con los dichos 31 galeones, 2 fragatas y 3 pataches, junto con seis brulotes y los “barcos luengos”. Pese a su inferioridad, al mal tiempo y a que eran ya las tres de la tarde, y debido probablemente a órdenes tajantes de Olivares, los españoles no dudaron en atacar, prolongándose el cañoneo durante tres horas hasta que anocheció. Los españoles intentaron llegar al abordaje, pero los franceses arribaron para mantener las distancias. Un galeón español, el “Santo Tomás”, perdió su aparejo en una colisión accidental y quedó aislado entre los buques franceses y tuvo que rendirse, no siendo notada su falta por el resto de la escuadra hasta el día siguiente, debido a la oscuridad y al humo de la pólvora. Los españoles lanzaron tres brulotes y uno los franceses, pero todos sin resultados.

Al día siguiente se reanudó el combate, una vez incorporadas las galeras, y los españoles consiguieron cortar la línea enemiga por sus tres últimos buques y abordar al “Guisa”, un poderoso galeón de 50 cañones, insignia del contralmirante Cangé, por el “Magdalena” español, creándose en torno a los dos buques un amasijo de galeones de ambos bandos que acudían a apoyar o socorrer a los suyos. Los franceses lanzaron entonces un brulote contra la almiranta española, que consiguió desviarlo, haciendo impacto en la de Cangé. Todos los del grupo se apartaron, excepto los dos primeros citados, que perecieron en las llamas, junto con casi toda la dotación del francés, incluido el almirante, y sólo una treintena de muertos en el español, entre ellos el conde de Tirconel, maestro del tercio de irlandeses.

El día 3 de julio se dio el último combate, intentando los españoles siempre llegar al abordaje y rehusándolo los franceses, por lo que el combate fue principalmente artillero. Según el parte oficial español resultaron hundidos en los diversos choques tres buques franceses.

Lo cierto es que Brezé ya había tenido bastante y ordenó la retirada a puertos franceses. Las bajas españolas, sólo en el

segundo día de combate, fueron de unos 205 muertos, entre ellos el almirante Feijoó y el comandante de la capitana, don Andrés de Herrera, y 417 heridos, aparte de los 300 perdidos con el apresado “Santo Tomás” el día anterior y la treintena de muertos en el incendio del “Magdalena”.

En cuanto a los franceses, perdieron cuatro buques, según se ha dicho, entre ellos el “Guisa”, incendiado, y del que sólo pudieron salvarse una cuarentena de sus 540 tripulantes, estimándose el total de pérdidas en cerca de tres mil hombres, entre muertos, heridos, ahogados, quemados y prisioneros.

La escuadra española siguió a la enemiga durante unos días, luego pasó a repararse y desembarcar heridos y enfermos en Mallorca y Mahón, reabasteció Rosas, donde dejó también un tren de artillería pesada, y por último, el 20 de agosto volvía a su base de Vinaroz, tras haber vencido en una nueva campaña al enemigo y obtenido el dominio del mar.

No fue el de Barcelona uno de esos grandes combates navales llenos de enseñanzas y que permiten reflexiones sobre la táctica naval, sino más bien una serie de encuentros deslavazados y en gran confusión, en los que los franceses rehusaron sistemáticamente el abordaje y la lucha muy de cerca, y los españoles los buscaron, utilizando los primeros preferentemente los brulotes, aunque en esta ocasión les saliera el tiro literalmente por la culata.

Para evaluar mejor el comportamiento de los españoles, cabe señalar que su escuadra era improvisada y heterogénea, falta de muchos elementos, entre ellos fundamentalmente, marineros y artilleros experimentados, y para la que faltó hasta el dinero y las provisiones, como explican sus continuas escalas previas con tal de reunirlos.

Pero, y pese a todo ello, consiguió vencer a la francesa y cumplir su objetivo estratégico. Mucho más no se la podía pedir.

Deseosos los franceses, en 1646, de separar la escuadra española de las costas catalanas, decidieron hacer una diversión,

atacando la fortaleza española de Orbetello, en la Toscana italiana, con un cuerpo embarcado en la escuadra del ahora duque de Brezé de unos 9.000 hombres.

Sabida la noticia en España, se ordenó saliera para allí la escuadra, al mando del portugués leal conde de Linares, y con segundo jefe o almirante don Francisco Díaz Pimienta. En total se reunieron 22 galeones, fragatas y pataches, cinco brulotes y 30 galeras.

Los franceses se hallaban frente a Orbetello, y allí los avistaron los españoles el 12 de junio de 1646, tomando presas las galeras españolas varias de las embarcaciones ligeras de vigilancia de los franceses.

Brezé era de nuevo superior en galeones y veleros en general, pues tenía 36, e inferior en galeras, únicamente unas 20. Unos y otros formaron una línea, alternados, cerrando el paso a la escuadra española, que, por el contrario, llevaba los galeones de frente en primera línea y las galeras detrás.

En diversas maniobras se dilató la batalla hasta el 14 de junio a las 9 de la mañana, en que los españoles se decidieron a pasar al ataque. Pronto calmó el viento, y unos y otros recurrieron a las galeras para remolcar a los veleros. En ésto tenían ventaja los españoles, al tener más galeras que galeones, por lo que adelantaron más y se acercaron peligrosamente al enemigo que se batía en retirada.

En esto saltó el viento, que resultó favorable a los españoles por quedar a barlovento, y entonces Brezé dio la orden clara de retirada. Todas las relaciones concuerdan en que la situación de la escuadra francesa era muy comprometida, amenazada de envolvimiento y acosada por los españoles, mientras retumbaban los cañones. Pero quiso la suerte que la capitana española quedara desarbolada del palo mayor por el fuego enemigo y entonces todo se volvió protegerla de los posibles brulotes del enemigo, la escuadra se desorganizó, y falta de mando, no aprovechó la ventaja que tenía,

contentándose, tras cuatro horas de durísimo cañoneo, en ver huir a la contraria.

Unos y otros tuvieron pérdidas y averías, no cuantificadas, pero los franceses perdieron a Brezé, su jefe en las últimas campañas, alcanzado por una bala de cañón que prácticamente lo partió en dos.

El jovencísimo almirante francés, pues tenía sólo 27 años cuando murió, ha gozado de una cierta fama en el país vecino como uno de los impulsores del renacimiento de su marina en el reinado de Luis XIII. No es que sea la cosa para mucho, pues ya hemos visto que ya con anterioridad fue claramente derrotado en Barcelona. Es cierto que obtuvo dos pequeños y parciales triunfos sobre escuadras españolas, pero en ambos casos con clara superioridad numérica y gracias a los brulotes.

En Cádiz, atacó a una flota americana de 10 galeones y un patache con sus 24 galeones y 12 brulotes, y todo lo que consiguió fue abrasar a uno de los galeones con un brulote y hundir a cañonazos al patache, escapando el resto de los galeones y los mercantes con el tesoro y las mercancías. En Cabo de Gata, después de su derrota de Barcelona, consiguió algo parecido contra una escuadra inferior, quemando un galeón con sus buques incendiarios y apresando dos.

En realidad, su táctica parecía copiada de la de los ingleses en la campaña de la “Invencible”: rehuir el combate cercano y el abordaje, y con fiarlo todo a los brulotes cuando se hallaba a barlovento.

Todo ello le ha convertido en Francia en una de sus más relevantes figuras, conmemorada continuamente dando su nombre a buques de guerra. En España, por el contrario, almirantes con mejores y más largas trayectorias son virtualmente ignorados y no han dado nunca su nombre a un buque de la Armada. Y el lector ya va conociendo algunos.

El resto de la campaña tuvo poca historia: los franceses rehuyeron sistemáticamente el combate, hasta que el día 16 saltó un temporal que dispersó a las dos escuadras y castigó a las

frágiles galeras. Una de las nuestras la “Santa Bárbara”, se fue contra la costa, ahogándose 46 forzados, pero también lo fue una de las francesas, capturando su dotación, artillería, pertrechos las nuestras cuando calmó el temporal. Aquello dio pie a un pequeño combate entre unas y otras galeras, de lo que resultó apresada otra francesa.

Como resultado final de la campaña, los españoles levantaron el sitio de Orbetello, capturando más de 20 piezas de asedio dejadas por el enemigo y muchos pertrechos. De nuevo una victoria incompleta si se quiere, pero notoria.

De nuevo las galeras

E

n 1650 la guerra proseguía en Cataluña, pese al agotamiento visible de ambos contendientes y el desengaño de los catalanes rebeldes, que bien pronto pudieron comprobar que la monarquía de Luis XIII era mucho más centralista que la de Felipe IV. Y la ventaja de uno y otro bando no estaba clara, por cuanto Francia también tenía que sufrir una dura guerra civil: la llamada de “La Fronda”.

Por entonces, las tropas de Felipe IV sitiaban Tortosa. Para bloquear la plaza por mar, se hallaba una pequeña escuadra de galeras, cinco de España y una de Cerdeña, al mando de don Francisco Fernández de la Cueva, duque de Alburquerque, que tenía su base en los Alfaques.

Como en Tortosa la escasez de víveres era ya crítica, el mando francés organizó una pequeña flotilla de transportes. A ésta daría escolta una división de cuatro galeones, al mando del barón de Ligny. Mientras Ligny se desembarazaba fácilmente de las galeras, el convoy pondría sus abastecimientos en tierra.

Enterado Alburquerque de los planes enemigos, zarpó el 23 de noviembre de 1650, llegando a Tortosa al amanecer del día siguiente y avistando a su enemigo más adentrado en la mar que las galeras, rompiéndose el fuego seguidamente, con alguna ventaja de las galeras, situadas a barlovento por soplar un terral.

A todo ésto calmó el viento, quedando los buques franceses casi inmóviles y distanciados unos de otros. Los españoles no tardaron

en aprovechar la situación y lanzarse sobre el menor, de unos 16 cañones, al que hicieron rendirse tras media hora de lucha. Dejándolo custodiado por una de las galeras, Alburquerque se lanzó con las restantes cinco contra los otros tres.

Ya conoce el lector la táctica de las galeras en semejantes circunstancias: batir al enemigo por la popa sucesivamente. Pero los buques enemigos podían virar con las anclas o con los botes, y seguían siendo más robustos, altos y mejor armados, por lo que, y pese a todo, era difícil y peligroso el ataque para las galeras.

A despecho de todo, uno tras otro tuvieron que rendirse, siendo ambos de veinte cañones cada uno. Ya sólo faltaba la capitana, de 30 cañones y en la que Ligny extremó la resistencia, hasta que siendo imposible continuarla, decidió capitular.

Así se dio el caso, creemos que único en la historia, que en combate abierto y sin más circunstancia especial que la calma del viento, seis galeras con 30 cañones en total derrotaran por completo y apresaran una división de cuatro galeones que sumaban 86 piezas, y cuyas dotaciones se habían reforzado con 500 mosqueteros. Los buques franceses transportaban además cuatro piezas de campaña y dos morteros, siendo recogidos no menos de mil mosquetes y 800 espadas, aparte de gran cantidad de provisiones, municiones y pertrechos de todas clases.

Claro es que la victoria salió algo cara, pues las galeras y sus dotaciones sufrieron mucho el fuego enemigo, pero los resultados fueron tan fuera de proporción con lo que cabía esperar, que el mismo Felipe IV se dignó felicitar personalmente a Alburquerque.

Es cierto que los galeones franceses no eran grandes, y que la calma les perjudicó decisivamente, pero lo normal es que la acción se hubiera reducido a un hostigamiento de las galeras, con tal vez la pérdida del pequeño y poco más, irlos tomando a los cuatro sucesivamente habla muy alto de la pericia y del valor de Alburquerque y de sus hombres.

Recuerde el lector el combate de Celidonia, donde los seis galeones de Rivera se impusieron a nada menos que 55 galeras

turcas, para valorar mejor el combate de Tortosa de 1650. Pocas veces habrá podido enorgullecerse una marina cualquiera de dos victorias de tal entidad y aparentemente tan contradictorias por lo que se refiere al valor del material con que se consiguieron.

Como es bien sabido, la guerra con Francia todavía se prolongó hasta 1659, fecha de la llamada “paz de los Pirineos”, y en la que pese a toda su decadencia y desventajas de diversa índole, la España de Felipe IV aún consiguió minimizar las pérdidas territoriales: aunque con algún recorte se recuperó Cataluña, se mantuvo igualmente Flandes y en Italia la potencia hegemónica siguió siendo la española, sólo la separación de Portugal no tuvo remedio.

Buena parte de ese éxito defensivo, cuando todo parecía conspirar contra la monarquía de Felipe IV, se debió a sus escuadras, pese a estar decisivamente debilitadas, de constitución y mandos improvisados y faltas de todo en general, como reflejo de la situación de un país, destrozado por una gravísima crisis económica, demográfica, política y social.

El fin de un siglo y el comienzo de otro

E

sta crisis no hizo sino profundizarse en el siguiente reinado, el del pobre Carlos II, con lo que nuestras fuerzas navales cayeron aún en mayor postración en un momento de auténtico despegue naval de Holanda, Inglaterra y Francia, que fueron las que protagonizaron los grandes combates navales de la segunda mitad del siglo. Por ello, y aunque no faltaron los éxitos de nuestras reducidas fuerzas navales, unos y otras ya eran claramente anecdóticos en el conjunto de la estrategia marítima global, creemos que debemos poner fin a esta rápida visión de las victorias por mar de los españoles en el siglo XVII.

Lo cierto es que, hasta bien entrado el XVIII, los gobiernos españoles prefirieron basar su sistema defensivo en alianzas más que en constituir unas fuerzas respetables de mar y tierra. Ello era

comprensible tras los enormes gastos y sacrificios de la época de Felipe IV, por no hablar de los anteriores monarcas, pero nos dejó a merced de nuestros aliados coyunturales, que fueron, en lo sucesivo, quienes realmente “nos perdieron o nos ganaron las guerras”, pues la aportación española fue en esta etapa muchas veces menor o hasta simbólica.

No fue la cosa tan mal en el reinado de Carlos II, aliados con holandeses primero y con ingleses después, pues no se perdieron muchos territorios y la reducción del gasto militar permitió una cierta recuperación a la España de entonces.

Pero el cambio de alianzas motivado por el de dinastía resultó catastrófico: ahora nuestra defensa por tierra y por mar dependía de los tan cacareados Ejército y Marina de Luis XIV, y éstos, claramente, no estuvieron a la altura de lo esperable en la Guerra de Sucesión.

Por las deficiencias del Ejército francés terminamos perdiendo Flandes e Italia, por las insuficiencias de su Marina, la flota americana de Vigo, Gibraltar y Menorca, culminando todo en el famoso Tratado de Utrech, uno de los más lesivos para los intereses españoles que nunca se haya firmado.

El mismo Felipe V, nieto de Luis XIV, no tardó en comprender que su abuelo y sus gobiernos, más que los principios familiares o dinásticos, lo que defendían eran los intereses franceses.

De ahí el interés del reformismo ilustrado español del siglo XVIII por reconstituir unas Fuerzas Armadas respetables, única garantía de una política exterior autónoma, en concreto y para lo que nos ocupa, de la Real Armada, que a mediados de siglo se equiparaba ya a la francesa y era muy superior a la declinante holandesa.

Pero la hegemonía naval británica, conseguida justamente en la Guerra de Sucesión, era ya tal que eran necesarios, al menos, los poderes navales de Francia y España reunidos para hacerle frente.

Lo que no pudo hacer ya la monarquía española del XVIII fue atreverse con cualquier enemigo o conjunción de enemigos como lo había hecho en el XVI y primera mitad del XVII, ahora necesitaba

aliados si quería sobrevivir. La monarquía española ya no era la primera potencia.

III PARTE

EL SIGLO XVII: INGLESES Y ARGELINOS

LA CAMPAÑA Y EL COMBATE DE CABO SICIÉ 1744

E

l renacimiento de las fuerzas navales españolas, ya propiamente Real Armada, en el siglo XVIII tuvo un ritmo muy lento al principio, salvo por la improvisada expedición de Gaztañeta a Italia que acabó en el desastre de Cabo Passaro al ser atacada alevosamente en tiempo de paz por la escuadra inglesa de Byng.

El número de navíos, máxima expresión de la potencia naval de un país, creció lentamente, de tal modo que en 1739, cuando Inglaterra declaró la guerra a España, la llamada de “La Oreja de Jenkins”, la relación de poderes era casi desesperada para España, con sólo 33 navíos contra los 124 ingleses, que además tenían una superioridad aún mayor en fragatas y unidades ligeras. Y Francia no entró en guerra para apoyar a España hasta 1744, dejándola sola frente a un enemigo mucho más poderoso.

Pese a todo ello y las ilusiones británicas de conseguir dar un golpe mortal al dominio español en América, la guerra resultó favorable para España, con el tremendo desastre inglés ante Cartagena de Indias, defendida por el gran Lezo, y otros fracasos menores, pero que, acumulados, supusieron una gran victoria defensiva para los españoles.

El gran combate naval de la contienda, al menos por lo que a España se refiere, fue el llamado de Cabo Sicié o de Tolón, según

los autores y los países que traten de la cuestión. Si bien muchos autores de una y otra procedencia lo presentan como un combate indeciso, creemos que resultó ser una clara victoria española, especialmente si analizamos la campaña entera y no sólo el combate en sí.

En cuanto al resultado táctico, debemos recordar que por entonces se había impuesto definitivamente la “guerra galana” entre dos líneas de navíos como táctica fundamental, lo que implicaba que los combates eran poco resolutivos en comparación con los de fines del XVIII, cuando las tácticas eran muy diferentes.

De Cádiz a Tolón

S

ucedía que, además de la guerra con Inglaterra, España y otros países lo estaban con el Imperio Austríaco, tradicional rival de las apetencias españolas en Italia, que en este momento se concretaban en el dominio de la Lombardía para el infante don Felipe.

Por ello tuvo que pasar a Italia un ejército de 50.000 españoles, parte por tierra y parte por mar, especialmente y en el segundo medio, bagajes, provisiones y artillería. Para escoltar al convoy se dieron órdenes al jefe de escuadra don Juan José Navarro, para que zarpara de Cádiz con la suya, remontara hasta Ferrol donde se reforzaría, tras de lo cual volvería al Mediterráneo. Pese al evidente dominio del mar por el enemigo, la travesía se desarrolló sin incidencias, salvo que fue apresada la fragata británica “Non Pareil”, y aunque modesto, el éxito fue el primero de la serie de toda la campaña.

De vuelta en Cádiz, Navarro zarpó nuevamente hacia el Mediterráneo, haciendo una nueva presa: un mercante enemigo cargado de jarcia, por entonces un material estratégico, como veremos. El 19 de noviembre de 1741 dio vista a la enemiga de Haddock, con 19 buques, mientras que Navarro sólo disponía de 12 navíos y 4 fragatas. La situación hubiera sido muy seria de no ser por la aparición de una escuadra francesa, que, aún no estando en

guerra con Inglaterra, tenía órdenes de su gobierno de escoltar a la española en su travesía, evitándose con ello el combate.

Tras soportar españoles y franceses un duro temporal invernal que dispersó escuadras y convoy, arribaron por fin a Barcelona, volviendo a salir de este puerto el 14 de enero de 1742, siendo acosados de nuevo por los temporales y por Haddock, mientras tanto reforzado por una división al mando de Lestock, pero españoles y franceses consiguieron llegar a Tolón con el convoy de 52 buques sin mayores problemas. Su carga llegó a Italia desde allí por tierra.

El mando de la escuadra inglesa pasó por entonces a Thomas Mathews, quien bloqueó Tolón y ejerció el dominio del mar en todo el Mediterráneo Occidental. Con ello se apuntó dos fáciles éxitos: el que cuatro de sus navíos acorralaran contra la costa de Saint Tropez a cinco galeras españolas, que viéndose perdidas, sus dotaciones zabordaron y se salvaron con la mayor parte de los efectos y que otros dos provocaran análoga salida al navío "San Isidro" en Ajaccio, Córcega, siendo su comandante un francés, un tal monsieur De Lage, que se acreditaría durante toda la campaña como un mal marino y un cobarde, aunque luego se dedicara a proclamar a todos los vientos justamente lo contrario.

Otra división inglesa, con cinco navíos, cuatro bombardas y algunos menores bombardeó Palamós y Mataró, para luego situarse frente a Nápoles y exigir perentoriamente y bajo amenaza de bombardeo a su rey, el futuro Carlos III de España, que se declarase neutral, cosa que consiguieron, dada la por entonces casi total indefensión del pequeño reino.

Mientras, la escuadra de Navarro continuaba bloqueada en Tolón, junto con la francesa. Ambas aprovecharon la forzada inactividad para mejorar el entrenamiento de sus dotaciones: los franceses en las señales con banderas, los españoles en el tiro de cañón, práctica en la que consiguieron resultados muy notables.

Mientras tanto, los gobiernos español y francés, ahora más unidos que antes por nuevo tratado, decidieron que, tras 18 meses

de inactividad, los españoles debían forzar el bloqueo, y como ésto sería suicida ante la superioridad de la escuadra bloqueadora, se ordenó igualmente a la escuadra francesa que escoltara a la española. Pero Francia e Inglaterra seguían sin estar en guerra, lo que complicaba las cosas.

Navarro había perdido bastantes hombres de sus dotaciones por una epidemia, inevitable por entonces cuando se daban tales concentraciones humanas durante mucho tiempo, recibiendo sólo como compensación un pequeño refuerzo de 76 hombres que llegó por tierra de España. Ante ésto, decidió dejar en puerto a sus fragatas: “Javier”, “Fama”, “Paloma”, “Retiro” y “Galga”, utilizando sus hombres para reforzar las dotaciones de los navíos. Realmente, se trataba de fragatas poderosas para la época, muchas de dos puentes (entonces normales) y de 40 o 50 piezas, pero éstas eran de pequeño calibre y el casco de las fragatas era mucho más ligero y frágil que el de un navío, por lo que pese a su alto porte, no eran enemigas para ellos. Este fue uno de los errores de Cabo Passaro, al querer enfrentar fragatas con navíos.

En cuanto a los navíos, eran doce, como sabemos, pero la mitad eran de los llamados “merchantes”, buques ideados más para el comercio que para la guerra, y que pese a llevar 60 cañones, resultaban muy inferiores a sus oponentes regulares del mismo porte, pues sólo montaban piezas de a 18 y de a 12, contra las de a 24 y 18 de uno regular en la Armada española, y aún peor contra el enemigo porque entre los ingleses era corriente que la batería baja fuera de a 32, y aunque las libras inglesas fueran algo menores que las españolas, la ventaja estaba clara en el caso de los regulares y era ya aplastante en el de los “marchantes”.

Los otros seis navíos eran algo mejores, entre ellos dos de tres puentes, el “Real Felipe”, de 114 cañones, pero que sólo llevaba 110 el día de la batalla, y el “Santa Isabel” de 80, pues entonces los navíos de este porte eran de tres puentes. Lo peor era que el “Real Felipe”, insignia de Navarro, llevaba calibres por debajo de lo proyectado: en vez de a 36, 24 y 18 en sus baterías, montaba de a

24, 18 y 12, lo que mermaba considerablemente su potencial artillero. Al parecer el gran navío tenía problemas en el casco, sufriendo mucho quebranto y haciendo bastante agua en los temporales de los que hemos hablado, por lo que se estimó excesivo el peso de su batería original y se le rebajó incluso antes de la campaña.

Los franceses sumaban 16 navíos, ninguno de ellos de tres puentes, y aportaban las embarcaciones ligeras de la escuadra: dos fragatas, dos brulotes y un buque hospital.

El jefe francés, y supremo por ser el de la escuadra más numerosa, era un octogenario, el teniente general De Court de la Bruyere, cuyo más destacado hecho de armas se remontaba a cuarenta años atrás, siendo comandante del buque insignia del conde de Toulouse en el combate de Vélez Málaga. Sus ideas tácticas eran un tanto estafalarias para la época, pues preconizaba siempre como recurso supremo e ineludible el abordaje, cuando por entonces navíos y escuadras se solían batir a media distancia y al cañón.

Pero lo peor era que se dudó siempre de su lealtad para con la escuadra española que mandaba y a la que debía proteger. El 19 de febrero de 1744, víspera de la salida ya acordada, el anciano almirante salió de noche de Tolón en una silla de manos y se dirigió a la costa, donde tuvo una entrevista secreta con dos oficiales ingleses, rindiéndole incluso honores la escuadra bloqueadora. El hecho fue observado por numerosos testigos españoles, que se lo comunicaron a Navarro, siendo el sentir general que el almirante francés había pactado con los ingleses la destrucción de la escuadra española sin interferencia de la francesa. Nada se pudo averiguar del contenido de la entrevista, pero los recelos y temores quedaron sembrados.

Las dos escuadras

A

El día siguiente por la mañana se hizo al mar la escuadra franco-española, ocupando los españoles la vanguardia de la línea, como se había estipulado en las reuniones previas.

Los aliados se hallaron a barlovento del fondeadero de la inglesa, en las islas Hieres, y De Court, ordenó a Navarro que se dirigiera con su escuadra contra la inglesa y/a tomara al abordaje, así como suena: doce navíos atacando a 32, para lo cual tenían que pasar uno a uno por la estrecha boca que llevaba al fondeadero inglés. Navarro protestó enérgicamente de semejante ataque suicida, De Court insistió, y Navarro, como subordinado, tuvo que acatar la orden, aunque consiguió diferirla para el día siguiente. Pero entonces cambió el viento, ahora favorable a los ingleses, que comenzaron a salir de su fondeadero, y el ataque previsto por De Court se hizo imposible.

De Court suspendió la orden por ya irrealizable y ordenó a Navarro que, con su escuadra, formara la retaguardia de la línea francesa, exponiéndola otra vez al ataque de la escuadra inglesa, cuando lo lógico hubiera sido que la francesa se interpusiera entre ambos enemigos para impedir el combate. De nuevo las órdenes del anciano almirante francés parecían calculadas para perder a los españoles.

La escuadra inglesa de Mathews era muy superior en número y potencia de fuego a la aliada, veamos su composición y

organización:

Vanguardia, con divisa roja, al mando del contralmirante Rowley

- “Chatam”, de 50 cañones, 280 hombres, comandante E.Strange.
- “Nassau”, de 70, 480, J.Lloyd.
- “Chichester”, de 80, 600, W.Dilke.
- “Boyne”, de 80, 600, W.Frogmore.
- “Barfleur”, de 90, 765, Lángle, insignia de Rowley “Princess Carolina”, de 80, 600, H.Osborne.
- “Berwick”, de 70, 480, lord Hawkc.
- “Sterling Castle”, de 70, 480, T.Cooper.
- “Bedford”, de 70, 480, Towsend.
- *Centro o Cuerpo de Batalla*, divisa azul, al mando directo de Mathews “Dargon”, de 60, 400 hombres, Ch.Watson.
- “Royal Oak”, de 70, 480, E.Williams.
- “Princess”, de 70, 480, Pett.
- “Somerset”, de 80, 600, Salughter.
- “Norfolk”, de 80, 600, J.Forges.
- “Marlborough”, de 90, 769, J.Cornwall.
- “Dorsetshire”, de 80, 600, Burrish.
- “Essex”, de 70, 480, R.Norris.
- “Rupert”, de 60, 600, Ambrose.
- “Namur”, de 90, 800, Rusell, insignia de Mathews.

Retaguardia, ¿divisa blanca? vicealmirante Lestock “Salisbury”, de 50, 280 hombres, P. Osborne.

- “Romney”, de 50, 280, M.Godvave.
- “Dunkirk”, de 60, 400, A.Purvis.
- “Revenge”, de 70, 480, L.Berkeley.
- “Cambridge”, de 80, 600, Drummond.
- “Neptune”, de 90, Stepney, insignia de Lestock.
- “Torbay”, de 80, 600, Gascoigne.
- “Russell”, de 80, 600, Long.
- “Buckingham”, de 70, 480, Towry.

- “Elizabeth”, de 70, 480, Lingen.
- “Kingston”, de 60, 400, Lovet.
- “Oxford”, de 50, 280, Lord Pawlet.
- “Warwick”, de 60, 400, Westemple.

Fuera de la línea de combate estaban las fragatas “Ishesham” y “Danworwed” de 40 cañones y las “Durley” y “Winchelsea” de 22, además de dos brulotes y dos bergantines.

En cuanto a la presuntamente “aliada” franco-española, su composición era la siguiente:

Vanguardia, con divisa azul, al mando del jefe de escuadra Gavaret

- “Boreé”, de 64 cañones, 650 hombres, comandante Marqueu
- “Tolouse”, de 60, 600, Dárton.
- “Tigre”, de 50, 300, Saurin.
- “Eole”, de 64, 650, D'Alver.
- “Alcyon”, de 56, 500, Lancel.
- “Duc D'Orleans”, de 68, 800, Dornés.
- “Espoir”, de 74, 800, D'Hericourt, insignia de Gavaret.
- *Centro o Cuerpo de Batalla*, con divisa blanca, al mando del teniente general De Court.
- “Trident”, de 64, 650 hombres, Caylus.
- “Heureux”, de 60, 600, Gramier.
- “Achilon”, de 60, 500, Vaudevil.
- “Solide”, de 64, 650, Chateauneuf.
- “Diamant”, de 50, 650, Manak.
- “Ferme”, de 70, 800, Gorgues.
- “Terrible”, de 74, 850. Jonquiere, insignia de De Court.
- “Sancti Spiritus”, de 68, 850, Poisin.
- “Serieux”, de 64, 600, Cahyla.

Retaguardia, con divisa blanca y azul, al mando de jefe de escuadra don Juan José Navarro.

- “Oriente”, de 60 cañones, 600 hombres, don Joaquín Villena.M.
- “América”, de 60, 600, don Aníbal Petrucci.

- “Neptuno”, de 60, don Enrique Olivares.M.
- “Poder”, de 60, 600, don Rodrigo de Urrutia.M.
- “Constante”, de 70, 750, don Agustín Iturriaga.
- “Real Felipe”, de 110, 1.450, don Nicolás Geraldino, insignia de Navarra.
- “Hércules”, de 64, 650, don Cosme Alvarez.
- “Brillante”, de 60, 600, don Blas de la Barreda.M:
- “Alcón”, de 60, 800, don José Rentería.M.
- “San Fernando”, de 64, 650, conde de Vegaflorida.
- “Soberbio”, de 50, 600, don Juan Valdés.M.
- “Santa Isabel”, de 80, 900, don Ignacio Dautevil.

En cuanto a las unidades ligeras se trataba de unidades francesas en su totalidad, como ya hemos dicho: fragatas “Atalante” de 40 cañones, “More” de 28 y la “Zephyr” de 24, dos brulotes y un buque hospital.

Dejando a un lado a estas unidades menores, poco o nada resolutivas en un combate entre escuadras, la inglesa era muy superior, con un total de 32 navíos, de los que nada menos que 13 eran de tres puentes, contra los 28 navíos franco-españoles, de los que sólo dos eran de tres puentes y ambos españoles. Los ingleses sumaban así 2.280 piezas contra las 1.806 de los aliados, con la ventaja de mayor calibre, pues y como ya hemos dicho, los buques ingleses, salvo los pequeños de 50 cañones, solían llevar la batería baja de a 32 libras, mientras que los españoles sólo la llevaban de a 24 la mitad y de a 18 la otra mitad, los que hemos señalado con la “M” de merchantes.

Como fue habitual hasta Trafalgar, los navíos españoles y franceses llevaban mucha más dotación que los británicos, por lo que, pese a ser menos navíos y de menor porte, sumaban 19.100 hombres contra los 16.586 de la escuadra inglesa, algunos reclutados recientemente en puertos italianos para cubrir las bajas de epidemia y operacionales.

Pero debemos recalcar que éste es sólo un balance teórico de las dos fuerzas, pues y como veremos, durante el combate, la retaguardia británica apenas intervino, y lo mismo pasó con la inmensa mayoría de los navíos franceses.

El combate

C

Como ya sabemos, aquella mañana del 22 de febrero, la escuadra inglesa disponía de la ventaja del barlovento, es decir, de la iniciativa en el ataque. Pero recién salida de su fondeadero y con vientos débiles, apenas pudo formar regularmente su línea de combate, que quedó irregular y en curva, apelotonándose un tanto los navíos. Pese a tales inconvenientes, Mathews ordenó rápidamente el ataque sobre la retaguardia enemiga, compuesta por la escuadra española.

En ese momento, y de nuevo con evidente mala fe para con los españoles, De Court ordenó forzar la vela, con lo que la vanguardia y el centro franceses se separaron de los navíos españoles, que pronto quedaron rezagados y a merced de la superior escuadra enemiga. Lo cierto es que los navíos franceses de la época eran más rápidos que los españoles, y además éstos tenían dos de tres puentes, menos ágiles y veleros.

Aquella orden de forzar la vela era, literalmente, dejar a Navarro y a la escuadra española en la estacada, y era una muy extraña forma de cumplir las órdenes del gobierno francés de que sus buques debían escoltar a los españoles y evitar fueran atacados por los ingleses. Es más, varios comandantes españoles divisaron cómo los ingleses mostraban banderas blancas a los franceses, mientras que eran rojas de combate para los españoles.

Iniciado ya el combate, lo narraremos en el mismo orden en que combatieron los navíos, que es el reflejado en la anterior relación con algunas alteraciones.

La vanguardia inglesa de Rowley cayó sobre los primeros buques españoles, los “Oriente” y “América”, que trataban a toda vela de incorporarse a los últimos del centro francés. Pese a ser atacados por un número superior de enemigos y sufrir los efectos de su cañoneo, lo consiguieron finalmente, consiguiendo el “Oriente”, un humilde mercante de 60 cañones y de calibre inferior, tener el honor de ser el enemigo de nada menos que el “Barfleur”, un tres puentes de 90 cañones insignia de Rowley. Pero los últimos navíos de la escuadra francesa terminaron por romper el luego, y eso y la amenaza de envolvimiento de toda la escuadra francesa, hicieron que Rowley se mostrara precavido, no empeñando el combate en serio y hasta disponiendo sus cuatro primeros navíos en arco para evitar justamente un posible envolvimiento francés.

Mas atrás, la situación variaba por completo, pues el siguiente navío español, el “Neptuno”, completamente aislado, tuvo que vérselas hasta con cuatro navíos enemigos y una fragata, con los que cambió continuas andanadas hasta que, tras cuatro horas de combate, serias bajas y averías, y muerto su comandante, Olivares, tuvo que ceder y arribar a sotavento para alejarse del combate y repararse en lo posible. Sin embargo el enemigo no se decidió a rematarle.

El siguiente navío español era el “Poder”, de nuevo un simple mercante de 60 cañones, que tuvo que vérselas primero con el “Princess” de 70. Lo curioso es que el inglés era el “Princesa” español apresado en 1741 durante la misma guerra, tras una dura y heroica resistencia de casi ocho horas frente a tres navíos ingleses, que no dejaron de encomiar su valor y tenacidad.

Pero con sus nuevos dueños, el “Princess” dejó mucho que desear, y pese a ser muy superior en calibre y número de piezas al español, la resistencia de éste fue tal que por dos veces, su comandante, Pett, decidió arriar la bandera y rendirse al español,

siendo disuadido las dos veces “in extremis” por su segundo, abandonando poco después el combate.

Pero a este enemigo vencido le relevaron otros, como el “Somerset”, un tres puentes de 80 cañones, que pronto quedó desarbolado, y sucesivamente, los “Bedford” de 70, “Dragón” de 60 y “Kingston” del mismo porte. Ni siquiera así aminoró su resistencia el navío español, hasta que uno inglés, procedente de la vanguardia y que había abandonado su línea, el “Berwick” de 70, al mando de lord Hawkw (el mismo que lograría sobre los franceses la victoria de Quiberon en 1759), cometió la doble heterodoxia para la época de abandonar su puesto en la línea y de cruzar la enemiga, atacando desde sotavento. Con ello, el ya agotado “Poder”, se encontró rodeado por ambas bandas, y tuvo al cabo que rendirse.

Algo más atrás tuvo lugar el combate principal, en el centro de la línea española, donde destacaba el gran tres puentes “Real Felipe”, acompañado solamente por el “Constante” a proa y el “Hércules” a popa. Sobre aquellos tres navíos cayó el grueso del centro de Mathews, especialmente con dos de sus mayores navíos, ambos tres puentes de 90 cañones: el propio insignia “Namur” y el “Marlborough”.

Sin embargo, la resistencia española fue durísima, insistiendo las fuentes inglesas en que el “Real Felipe” disparó de tal manera que “parecía un infierno durante todo el tiempo que duró la acción”. El “Marlborough” fue el que más sufrió el fuego enemigo, su comandante, Cornwall, fue amputado de ambas piernas por un cañonazo, muriendo poco después en cubierta al caerle encima un mastelero de su propio buque, que estaba en tan mal estado, completamente desaparejado y con serias vías de agua, que arrió su bandera y se salió de la lucha, temiéndose que naufragara en cualquier momento, cosa que al final y no sin trabajo, pudo evitarse. Poco menos sufrió el insignia “Namur”, que también perdió a su comandante, Russell, y varios otros navíos británicos tuvieron que salirse de la línea para repararse.

También los españoles habían sufrido serios daños y averías, muriendo el comandante del “Real Felipe”, Geraldino, siendo herido el propio Navarro, si bien no muy seriamente, y muerto Iturriaga, el comandante del “Constante”, navío que tuvo que salir de la línea para repararse, dejando solos a los acribillados pero victoriosos “Real Felipe” y “Hércules”.

Después de más de cuatro horas de combate, el frustrado Mathews ordenó la retirada a sus baqueteados navíos, pero con la intención de hacer reparaciones sumarias y volver a la carga, lo que efectuaron a eso de las cinco de la tarde.

Como siempre que nuestros enemigos (ingleses, holandeses o franceses) se veían frustrados por la enorme capacidad de resistencia de los buques españoles y pese a su supuestamente decisiva superioridad en el manejo de la artillería, y a su evidente y aplastante ventaja en número de navíos y de piezas e incluso en el calibre de éstas, Mathews decidió recurrir a los brulotes.

En esta ocasión el buque incendiario era el “Anne Galley”, que hizo rumbo hacia la capitana española. El momento era crítico, pues el buque se hallaba casi imposibilitado de maniobra y movimiento, y tenía su dotación diezmada y agotada. Navarro pidió voluntarios para tripular la falúa, que debía desviar el brulote entre el fuego intenso de los navíos ingleses que apoyaban el ataque. Tomó su mando el teniente de navío don Pedro Sáenz Sagardía, junto con el del mismo grado don Pedro Arrigorri, dos guardiamarinas y 17 marineros, mientras se recrudecía el fuego sobre el brulote y los navíos enemigos que lo apoyaban.

Según las fuentes inglesas, el “Anne Galley” recibió durante su aproximación muchos impactos, varios de ellos en la flotación, por lo que empezó a hundirse. Su comandante, el teniente Mackie, ordenó preparar los artefactos de fuego y esparcir pólvora por la cubierta, y cuando ya estaba todo preparado para darlos fuego, Mackie divisó la falúa española, y temiendo que hiciera fracasar el ataque, disparó uno de los veinte cañones que armaban a su buque, sin recordar que éste era ya un polvorín capaz de explotar al menor chispazo.

Aquel infortunado disparo causó instantáneamente la deflagración de las cargas, muriendo el propio Mackie, su segundo, el piloto, un artillero y dos contramaestres, aunque algunos autores hablan de toda la dotación.

Convertido ya en una pira de fuego, el “Anne Galley” siguió acercándose al “Real Felipe”, pero un disparo de éste, hecho a bocajarro al parecer por el ministro de la escuadra, don Carlos Retamosa, le echó finalmente a pique, fracasando así por completo el ataque.

A todo ésto, los últimos cuatro navíos españoles de retaguardia se estaban incorporando al núcleo en torno al “Real”, por lo que Mathews, no sin intentar prolongar el combate durante algún tiempo, se vio obligado a retirarse.

Durante todo el combate había ordenado reiteradamente a su retaguardia, mandada por Lestock, que le apoyara en su ataque, pero su subordinado se negó, pretextando que la línea inglesa no estaba bien formada y era contra los reglamentos empeñar el combate con semejante confusión, por lo que se limitó a cañonearse de lejos con los últimos navíos españoles, prácticamente sin consecuencias.

Empezaba a caer la noche, y mientras se desarrollaba toda esta tragedia, el imperturbable De Court había sido un mero espectador del combate. De nada sirvió que el jefe de su vanguardia, Gavaret, le pidiese por dos veces que virase y acudiera en socorro de los españoles.

Sólo hizo tan elemental maniobra cuando ya el combate había prácticamente terminado y resultaba evidente que los ingleses se retiraban vencidos. De haberlo hecho cuando estaban intercambiando duros golpes con los españoles, no sólo hubiera evitado a éstos muchas bajas y averías, sino que hubiera logrado una gran victoria.

La maniobra francesa forzó ya claramente la retirada inglesa, y De Court, tras ponerse en contacto con Navarro y mandarle al “Real” hombres de maestranza para ayudar en las reparaciones,

tuvo la curiosa idea de proponer al español que atacasen juntos al enemigo, declinándola Navarro pues sus buques estaban en malas condiciones y sus dotaciones agotadas, aparte de que ya era de noche. Después de haber permanecido impasible durante todo el combate, sólo entonces le vino la idea de luchar al almirante francés.

Al amanecer del día siguiente, y con el enemigo a la vista, se distinguió al apresado "Poder" entre las dos escuadras. Un navío francés se dirigió hacia él y lo recuperó, hacienda prisionera a su dotación inglesa de presa y liberando a la española, excepto a su comandante, que había sido trasbordado a un buque inglés.

Así que el único triunfo de Mathews le fue arrebatado, pero De Court, fiel a sí mismo, ordenó quemar el recuperado navío, pretextando que se hallaba en un estado tan lamentable que no valía la pena su conservación. No habían opinado lo mismo los ingleses, que lo marinaron, ni seguramente el almirante francés hubiera decidido deshacerse de él si hubiera sido un buque de los suyos, por malparado que estuviese, por el contrario, lo hubiera conservado como un monumento flotante al valor y a la eficacia con que se había batido.

Otra escaramuza tuvo lugar cuando el muy averiado "Hércules", que había quedado aislado, fue atacado por un navío de tres puentes, contra el que combatió durante una hora, hasta que al fin, los siempre remisos franceses acudieron al rescate con dos de los suyos, retirándose el enemigo. El "Hércules" solicitó y obtuvo permiso de Navarro para volver a España en navegación independiente, fondeando el 27 en Cartagena.

El epílogo

E

El 24 de febrero no se divisó ya a la escuadra inglesa, y el 25 se hallaron solos los españoles, pues habían navegado por la noche con poca vela mientras que los franceses la habían pasado a la capa. Con el “Real” a remolque, siguió la penosa navegación, teniendo un encuentro con un convoy enemigo de tres fragatas que escoltaban a cinco mercan les, apresándose a una de las últimas. Por fin, el 9 de marzo, fondeó Navarro en Cartagena, haciéndolo dos días después De Court.

Mathews había llegado a Mahón, entonces posesión británica, el 2 de marzo, y dejando allí sus navíos más averiados y tras rápidas reparaciones en el resto, volvió a salir el día 5, con la mala fortuna de que le sorprendiera un temporal que le hizo volver a puerto el día 10 con sus buques malparados, así quedó completamente inutilizada su escuadra, que precisaba para su reparación de materiales venidos de Inglaterra, especialmente mástiles.

Para proporcionárselos y volver a poner en estado de combatir a su escuadra se le envió un convoy con arboladuras escoltado por la escuadra de Hardy, fuerte de once navíos, con arboladuras, jarcia, municiones y pertrechos de todas clases, pero, entre tanto, Francia había declarado por fin la guerra a Inglaterra y el importante convoy quedó bloqueado en Lisboa por la escuadra francesa de Brest.

Aquello dejó el Mediterráneo occidental libre a los españoles, lo que aprovecharon para enviar refuerzos y provisiones a su ejército

en Italia, mientras que Navarro, con diez navíos e izando su insignia en el "Santa Isabel", pues el "Real" precisaba de extensas reparaciones, realizó dos cruceros durante el verano, consiguiendo muchas presas del enemigo, hasta que una nueva escuadra inglesa de 21 navíos, ahora al mando de Rowley, le bloqueó en Cartagena.

Así tuvo lugar la famosa batalla que comentó toda Europa, en la que navíos españoles, desatendidos por sus aliados, fueron capaces de rechazar y vencer a 32 ingleses.

Las consecuencias

La incalificable conducta de De Court fue censurada unánimemente, por lo que la corte francesa se vio obligada a quitarle el mando y enviarle al retiro, bien merecido y no por sus muchos años.

En cuanto a los ingleses, las cosas fueron, comprensiblemente, mucho más amargas: Mathews acusó de insubordinación a Lestock, le retiró el mando y le envió a Inglaterra para ser encausado por su conducta, pero el taimado Lestock contraatacó a su vez y acusó a su jefe de temeridad y de faltar a los reglamentos, que prescribían que no se podía iniciar el combate hasta no estar completamente formada la propia línea de combate.

El Consejo de Guerra condenó a Mathews a la separación del servicio por esta falta (y por haber sido derrotado por un enemigo inferior), mientras que Lestock, increíblemente, salió absuelto. Además fueron condenados los siguientes comandantes: Burrish, del "Dortsetshire", Norris del "Essex", Williams, del "Royal Oak", Ambrose, del "Rupert", Dilke, del "Chichester" y Frogmore del "Boyne", e incluso lord Hawke del "Berwick" lo fue por su heterodoxa maniobra, y aunque ésta llevara a la rendición del "Poder". Sin embargo, el pusilánime comandante del "Princess", que intentó por dos veces rendirse al español, no sufrió ningún castigo o reprimenda que sepamos. Algún tiempo después, el rey se dignó perdonar a alguno de éstos, especial mente a Hawke, quien pudo proseguir así su brillante carrera.

Don Juan José Navarro recibió como recompensa el ascenso a teniente general y el título de Marqués de la Victoria, por el que es más conocido hoy, y sus subordinados obtuvieron también paralelas recompensas y ascensos, pues no era para menos.

En cuanto a las pérdidas humanas, los partes oficiales españoles señalan 147 muertos, entre ellos los comandantes del “Real”, “Constante” y “Neptuno”, y 467 heridos, incluido el propio Navarro. Los ingleses hablaron de unas 400 bajas en total, pero don Rodrigo Urrutia, comandante del “Poder” y que estando prisionero en Mahón pudo observar detalladamente a la escuadra inglesa tras el combate, señaló que eran el doble, especificando los navíos más averiados y sus daños. Por él sabemos que Mathews tuvo que abandonar su insignia “Namur” la noche del combate, por sus muchas averías y existir peligro de hundimiento.

Por cierto que a Urrutia los ingleses le trataron espléndidamente, al fin y al cabo era su único prisionero, al que no dejaron de invitar y ensalzar por su conducta durante el combate, devolviéndole su espada el propio Mathews en homenaje a su valor.

En cuanto a los daños en los buques, ya sabemos que los poderosos tres puentes de 90 cañones “Namur” y “Marlborough” quedaron prácticamente destrozados por el combate, debiendo ser enteramente reconstruidos posteriormente y rebajándoseles a navíos de dos puentes por sus serios daños estructurales. No mucho mejor quedaron los “Princess” y “Somerset” entre otros. A estos daños habría que añadir la pérdida inútil de brulote y de su dotación, y la de la dotación de presa del “Poder”.

En cuanto a los españoles, ya sabemos que el “Real Felipe”, que llevó buena parte el peso de la acción, quedó acribillado, lo que unido a sus problemas estructurales anteriores al combate, hicieron que apenas volviera a prestar servicio. La otra única pérdida, la del “Poder”, ya sabemos que fue recuperado, y que su fin se debió más a la mala fe de De Court que al enemigo, realmente el humilde mercante había causado muchas más bajas y daños al enemigo que las que recibió él.

En lo que se refiere a la táctica, el encuentro muestra por ambas partes el excesivo apego a la táctica lineal de la época y el cañoneo a media distancia como recurso supremo, sin desdeñar todavía los brulotes, si bien en el epílogo del combate y contra un enemigo ya prácticamente inmóvil, pese a lo que fracasaron.

Resulta curioso que esa obsesión por mantener la propia línea llevara a los ingleses a desaprovechar los grandes huecos abiertos en la española por la “huida” de De Court, salvo por el brillante Hawke.

Se suele decir que Sicié fue la victoria de 12 navíos españoles contra 32 ingleses, pero el lector ya habrá comprobado que tal afirmación es un tanto inexacta, pues la retaguardia inglesa de Lestock apenas combatió, lo mismo que los cinco navíos españoles que cerraban la línea. Todo el peso del combate recayó especialmente sobre cinco de los navíos españoles que debieron hacer frente a los diez del centro inglés (cinco de ellos de tres puentes), a los que se agregaron al menos uno de la retaguardia, que desobedeció a Lestock y acudió al luego, y al menos otros dos o tres de la van guardia, aparte de una fragata.

Así que la verdadera lucha tuvo lugar entre trece o catorce navíos ingleses, de ellos cinco al menos de tres puentes, y una fragata, contra cinco españoles, de ellos sólo el “Real” de tres puentes, y dos simples merchantes.

Obtener más con esa proporción de fuerzas hubiera sido algo sencillamente milagroso, y la victoria, y más con las tácticas de la época, en que menudearon los combates indecisos, tan rotunda como clara, retirándose el enemigo y perdiendo por unos meses vitales el control del Mediterráneo occidental, con graves repercusiones para su estrategia y para su comercio marítimo.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: “Navío Real Felipe”, en Revista de Historia Naval, nº 14 de 1986, pp 47-52.

MARTÍNEZ VALVERDE, C.: “La campaña de don Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de cabo Sicié (1742-1744)”,

en Revista de Historia Naval,n° 2 de 1981, pp 5-28.

OYARZÁBAL, I.: Don Juan José Navarro, Marqués de la Victoria,Biblioteca de Camarote de la Revista General de Marina, Madrid, s/f.

VARGAS PONCE, J.: Vida de don Juan José Navarro, primer Marqués de la Victoria, Imprenta Real, Madrid, 1808.

—El parte del combate de don Juan José Navarro en el Archivo del Museo Naval de Madrid, Manuscrito n° 472.

—El parte del comandante del “Hércules” reproducido en facsímil y transcrito en la sección Documentos de la Revista de Historia Naval,n° 37 de 1992, pp 121-136.

LA GESTA DEL “GLORIOSO” EN 1747

M

uchos aficionados a la Historia Naval nos hemos conmovido con la lectura de épicos combates en que un poderoso buque, aislado y luchando contra fuerzas muy superiores, supo dar lo mejor de sí antes de su tan heroico como inevitable final. Y creemos que el nombre del “Bismarck” acude casi invariablemente al recuerdo cuando se habla de casos semejantes.

Pero tal vez los españoles, que tanto desconocemos o infravaloramos lo propio, tengamos en nuestra historia un caso que, salvando todas las distancias técnicas e históricas, sea comparable si no superior al del famosos acorazado alemán. Al lector dejamos el juicio tras darle a conocer los hechos.

Vaya por delante que el buque protagonista, un navío español del siglo XVIII, no era en modo alguno un auténtico leviatán como el famoso acorazado, sino un simple y común navío, el “Glorioso”, de 70 cañones, botado en La Habana en 1740, por otro nombre o advocación “Nuestra Señora de Belén”.

Era, como buena parte de los navíos españoles de aquel siglo, y más los basados en el sistema de Gaztañeta, un buque robusto y marinero, algo más grande y con más dotación que sus homólogos ingleses del mismo porte, buena plataforma de tiro para sus cañones de 24, 18 y 8 libras, algo más lento a la vela y menos

maniobrero que sus homólogos ingleses o franceses, pero tal vez con mayor resistencia estructural. Pero en modo alguno resultaba sobresaliente por ninguna de sus características, ni ellas le proporcionaban ventaja decisiva alguna sobre sus posibles enemigos.

En 1747, año de los hechos que vamos a narrar, estaba mandado por el capitán de navío don Pedro Mesía de la Cerda, cordobés de nacimiento, que había entrado en la Orden de San Juan de la cual era bailío entonces, sentó plaza de guardiamarina en 1717, participando seguidamente en las expediciones a Cerdeña, en la desgraciada batalla de cabo Passaro y en la afortunada de San Vicente de 1719, en la que los tres navíos de don Rodrigo Torres vencieron a tres ingleses del mismo porte que les pretendían arrebatarse las dos presas que conducían los españoles. Luchó contra los corsarios argelinos en el Mediterráneo y participó en la afortunada reconquista de Orán y Mazalquivir en 1732, navegando después por aguas americanas. Era, por tanto, un veterano bien probado en combate y navegación, que, llegado el momento, supo llevar a cabo una de las campañas más notables de la historia de un buque en solitario.

La misión del “Glorioso”, que había zarpado de su base habanera en la primavera de aquel año, era conducir a España un tesoro de cuatro millones de pesos duros en plata amonedada.

El primer combate

Tras una travesía sin incidentes de mención, el “Glorioso” llegó el 25 de julio a la vista de la isla Flores, en las Azores portuguesas, escenario de otra gran victoria española, pues en 1590 y en aquellas aguas, don Alonso de Bazán, hermano del gran don Alvaro, venció a una escuadra inglesa, apresándola el gran galeón real “Revenge”, insignia que había sido de Drake en la “Invencible” y en otras famosas campañas.

Pero el “Glorioso” no estaba para recuerdos históricos, pues al poco se avistaron multitud de velas que resultaron ser de un convoy

inglés, protegido por tres buques de guerra, ante lo que el español, cuya misión fundamental era conseguir que su importante carga llegara a su destino, forzó vela para distanciarse.

El jefe del convoy inglés, Crooksanks, tenía a su mando al navío “Warwick”⁴ de 60 cañones, la fragata “Lark” de 40 y un paquebote de 20. Dejando a este último al cuidado del convoy, forzó la vela con el navío y la fragata dispuesto a dar caza y a apresar a aquel solitario navío español.

La “Lark”, más velera, no tardó en adelantarse y pronto llegó a distancia de tiro del “Glorioso”, y aunque no podía confiar en vencerlo y apresarlo por sí sola, sí podía entretenerlo y causarle daños en su aparejo que lo retrasaran, dando tiempo a que se incorporara el “Warwick”, que decidiría la acción terminando con el español.

Era ya noche cerrada, pero con tanta luz lunar que los enemigos podían divisarse y dispararse mutuamente casi como si fuera de día. A las pocas andanadas, la fragata quedó seriamente averiada en casco y arboladura y debió retirarse del combate en situación tan comprometida que no tardó en hundirse.

Pero con su sacrificio había dado ocasión al “Warwick” para acometer al “Glorioso”, y de nuevo se reanudó el combate a eso de las dos de la madrugada. Hora y media después el fuego español había sido tal que el inglés había perdido su palo mayor y su mastelero de trinquete, se hallaba desmantelado por completo y decidió batirse en retirada.

El “Glorioso” por su parte también había sufrido daños y bajas, aunque mucho menores, y bien pudo haber rematado a su enemigo, pero su misión fundamental era poner a salvo la plata, por lo que continuó su navegación.

En el Almirantazgo británico la doble derrota cayó como un jarro de agua fría, y el comodoro John Crooksanks fue sumariado y separado del servicio, engrosando así la ya larga lista de marinos ingleses cuya carrera se había arruinado en la presente guerra con los españoles. Pero no sería el último.

Segundo combate y segunda victoria

E

n el “Glorioso” se hicieron las reparaciones posibles con los medios de a bordo, reinando la satisfacción al avistar el 14 de agosto las costas del cabo Finisterre. Pero de nuevo una agrupación naval inglesa, destacada de la escuadra del almirante Byng estaba al acecho, esta vez compuesta por el navío “Oxford”, de 50 cañones, y las fragatas “Soreham” y “Falcon”, que al descubrir al español, viraron hacia él dando la victoria por segura.

Esta vez fue el navío inglés el primero en atacar, aunque sólo para tener que retroceder desmantelado tras tres horas de fuego. Tomaron el relevo las fragatas, pero y pese a sus denodados esfuerzos, no lograron impedir que el “Glorioso” arribara el día 16 al pequeño puerto de Corcubión. Allí desembarcó el tesoro, y con los medios de a bordo y los escasos que pudo hallar en tierra, compuso lo mejor que pudo sus averías, que incluían la pérdida del bauprés y de muchas de las vergas y jarcia, así como el destrozo de la popa, enfilada por sus superiores enemigos. En esta ocasión su dotación tuvo 5 muertos y 44 heridos.

Los chasqueados comandantes británicos fueron sumariados y separados del servicio, y no era para menos: dos fragatas y un navío habían sido incapaces de doblegar a un solitario y ya baqueteado navío.

Cabe imaginar la satisfacción a bordo del “Glorioso” tras haber cumplido enteramente su misión, derrotando en el camino

sucesivamente a dos agrupaciones enemigas.

Pero el buque se resentía de la larga travesía y de los dos duros combates, precisaba reparaciones más completas que las efectuadas en el pequeño puerto gallego, y don Pedro Mesía decidió poner proa a Ferrol, la base naval más cercana, para completarlas y dar definitivamente por concluida su travesía.

Sin embargo, las propias averías en el aparejo sumadas a un persisten— le viento contrario del NO le impidieron remontar hacia Ferrol, por lo que decidió poner rumbo a Cádiz, eso sí, procurando alejarse todo lo posible de las costas portuguesas, donde sabía patrullaba la escuadra de Byng, de la que formaba parte justamente la última agrupación con la que había luchado.

El tercer combate

T

odo se condujo como había planeado, pero al doblar el cabo de San Vicente, obligada encrucijada y más en la era de la vela, el “Glorioso” volvió a ser descubierto por el enemigo en la tarde del 17 de octubre, y nuevamente por parte de la escuadra de Byng, unas 10 embarcaciones, que pronto comenzaron a darle caza.

Los primeros buques en acercarse al español fueron los de una escuadrilla de fragatas corsarias incorporadas a dicha escuadra, llamada “Royal Family” por el nombre de los cuatro barcos, que eran el “King George”, “Prince Frederick”, “Duke” y “Princess Amelia”, poderosos buques para su clase, pues sumaban 120 cañones y 960 hombres en sus dotaciones, todos al mando del comodoro George Walker.

Cesó entonces el viento, que dio en calma chicha, con lo que la persecución se interrumpió hasta que a eso de las cinco de la madrugada se levantó un Norte que permitió a la “King George”, insignia de la escuadrilla, acercarse al “Glorioso” y trabar combate con él a eso de las ocho de la mañana.

Nunca lo hubiera hecho, pues a las primeras andanadas el “Glorioso” le echó abajo el palo mayor, la desmontó dos de sus cañones, le mató siete hombres y le produjo numerosos heridos.

Peor lo hubiera pasado el buque inglés de no ser porque fue oportunamente auxiliado por las “Frederik” y “Duke”, y poco después

por la restante, la “Princess Amelia”, que continuaron el acoso, mientras Walker se quedaba atrás con su desmantelado buque.

El “Glorioso” continuó batiéndose en retirada con las otras tres fragatas, bien que éstas no quisieron estrechar distancias para no sufrir el mismo destino que su compañera. Pero en el navío español las averías se sucedieron, sumándose a las de anteriores combates, y empezó a perder ostensiblemente velocidad, lo que permitió se acercara un navío inglés, el “Darmouth” de 50 cañones, que se aprestó a dar el golpe final al español.

El “Darmouth” se acercó a poca distancia y comenzó a lanzar andanadas, inmediatamente contestadas por su enemigo. El castigo recibido por el navío inglés fue pronto tremendo, de tal modo que poco después se incendió y voló su santabárbara, perdiéndose el buque y toda su dotación, de unos 300 hombres, salvándose sólo 14 que se tiraron o cayeron al agua y fueron recogidos por otros buques.

La consternación reinó entre los ingleses, pero de nuevo y a eso de las doce de la noche recibieron un refuerzo, esta vez formidable, pues se trataba del tres puentes de 80 cañones “Russell”, quien trabó combate cercano con el español, ayudado siempre por las tres fragatas restantes de Walker.

Aquello era ya el fin para el navío español, que estaba batiéndose desde las ocho de la mañana, y estaba acribillado, con su aparejo deshecho, la bodega inundada, escaso ya de municiones tras tanto combate y con la dotación completamente agotada y diezmada.

Sin embargo el “Glorioso”⁵ aguantó luchando hasta el amanecer, en que hundiéndose visiblemente, ya sin municiones, 33 muertos y 130 heridos en su dotación, pérdidas que se unían a los de los combates anteriores, tras haber agotado toda capacidad de resistencia y sin poder esperar socorro alguno, se rindió a sus muy superiores enemigos.

Los tan admirados como caballerosos vencedores dieron un trato más que cortés a los supervivientes, y muy especialmente a don

Pedro Mesía. Capturar un buque de 70 cañones les había costado otro de 50 y una fragata, y era el caso que el “Glorioso” se había batido enteramente solo y sucesivamente con toda una escuadra: cuatro navíos y siete fragatas, causando, aparte de los dos hundidos, serias averías y bajas en todos los restantes. Y, además, había puesto a salvo el tesoro, que era su misión. Los ingleses no pudieron aprovechar su casco tampoco, pese a que lo intentaron con tenacidad y como única recompensa, pues quedó en tal estado que hubo que desguazarlo seguidamente.

Tales cosas escuecen, pero no podían dejar de ser altamente valoradas en un país de tan grandes tradiciones marineras como Inglaterra.

Don Pedro Mesía, una vez liberado, fue recompensado con el ascenso a jefe de escuadra, llegando al final de su más que honrosa carrera naval al grado de teniente general, desempeñando además el cargo de virrey de Nueva Granada y falleciendo en Madrid en 1783. Desde hacía ya tiempo era marqués de la Vega de Armijo, al suceder a su padre, primero en llevar el título.

Sus combates al mando del “Glorioso” hicieron época en la España de su tiempo y durante mucho después, citándolos elogiosamente nada menos que don José Cadalso, el insigne escritor y militar español muerto heroicamente frente a Gibraltar en 1783, en sus conocidas “Cartas Marruecas”, en concreto en la séptima, aunque con alguna confusión del personaje que lo cita entre el caso del “Glorioso” y el anterior, también muy heroico pero menos destacado, del “Princesa”, del que ya hemos hecho mención.

Algún lector se cuestionará la razón de incluir en nuestro trabajo la gesta del “Glorioso”, aduciendo que, al final, el navío que tanto honor hizo al nombre que llevaba, fue vencido de forma clara y contundente.

No lo discutimos, pero tendrá que convenir con nosotros que un caso semejante de cualquier Marina, incluso las de mayor historia y tradición, sería motivo de legítimo orgullo y la hubiera conmemorado dando reiteradamente desde entonces el nombre de “Glorioso” a

uno de sus buques. Pero sólo ha habido uno más en la Armada española, botado en Ferrol en 1755 y de 68 cañones, que acabó sus días sobreviviendo a muchos avatares en 1818.

Volviendo a la comparación inicial con el caso del “Bismarck”, lo que más llama la atención es que el navío español en modo alguno era un buque excepcional. Si a semejanza del acorazado alemán hubiera estado en la punta de la tecnología y potencia de su época, es decir: hubiera sido un poderoso tres puentes y veloz y maniobrero como una fragata, no sabemos lo que hubiera podido conseguir. Y tampoco tuvo la ayuda de ningún “Prinz Eugen”.

LAS TRES CAPITANAS DE ARGEL

1732-1758

M

uy a menudo se olvida que el más tenaz enemigo marítimo de España lo fueron los corsarios berberiscos, actuando desde Marruecos, Túnez, Trípoli y, sobre todo, Argelia y su capital Argel, y de forma constante, entre nada menos que el fin de la Reconquista y las postrimerías del siglo XVIII.

Más que de escuadras, su acción era corsaria, pero tan tenaz e insistente que durante todos esos siglos hicieron una aventura de la navegación en las aguas del Sur y Levante de España, no desdeñando como presa ni la más pequeña embarcación pesquera.

Peor aún, con frecuencia hacían rápidos desembarcos en las costas, saqueando las pequeñas localidades, incendiando lo que no se podían llevar y secuestrando a sus pobladores, lo que provocó que salvo las localidades más grandes y dotadas de murallas, una amplia franja costera, de Gibraltar a la frontera francesa, quedara no sólo deshabitada, sino incluso sin cultivar. Y el peligro era aún mayor en las Baleares, especialmente en las islas más pequeñas.

Aparte del consabido botín, la especialidad de estos corsarios berberiscos era, como se ha dicho, el secuestro de cualquier persona, conducida a un puerto norteafricano y allí esclavizada hasta que se pagaba el correspondiente rescate. Pronto fue esta la principal fuente de riqueza de los corsarios más afortunados, y como

es de sobra conocido, hasta don Miguel de Cervantes pasó por tan amarga prueba.

Aún hoy se pueden observar las torres de vigilancia que jalonaban nuestro litoral, así como obras defensivas del más variado carácter, destinadas a conjurar la amenaza de que hubiera “moros en la costa”.

Tradicionalmente utilizaban para sus rápidos “raids” embarcaciones de remo y vela como las galeras y galeotas, de aparición imprevisible por su no dependencia del viento, y sumamente adecuadas para poner rápidamente en tierra una fuerza de asalto. Ello explica que la Real Armada tuviera que contar con tal tipo de embarcaciones hasta principios del XIX, pues los veleros difícilmente podían perseguir a las embarcaciones de remo.

Pero pronto empezaron a valorar más la potencia artillera, y desarrollaron un tipo de embarcación tradicional, el jabeque, como un potente corsario, capaz de llevar hasta más de 30 cañones, y con propulsión auxiliar a remos, lo que les confería mucha de la agilidad y maniobrabilidad de galeras y galeotas.

También utilizaron, aunque en mucho menor medida y posiblemente por razones de prestigio, un pequeño número de navíos y fragatas, armados a la europea.

Los capítulos que siguen muestran cómo la Real Armada supo hacer frente a unos y otros enemigos y cómo acabó finalmente con semejante peligro.

Blas de Lezo

U

na de las primeras muestras de franca recuperación de la Real Armada en el siglo XVIII fue la gran expedición de reconquista de Orán y de Mazalquivir de 1732, saldada con un éxito tan rápido como absoluto y poco costoso. Así, de paso que se eliminaban dos bases corsarias, se restablecían los enclaves españoles sobre la costa enemiga.

De ella no hablaremos, pues aunque fue una operación anfibia, los combates fueron casi por completo terrestres, pero sí de sus secuelas.

Poco después de la afortunada conquista, las potencias berberiscas se coaligaron para recuperar tan importantes posiciones, poniendo asedio a la plaza.

En su socorro zarpó de Cádiz el gran Blas de Lezo, por entonces ya jefe de escuadra, y que había tenido una destacada actuación en la operación precedente. Mandaba una división formada por los navíos “Princesa” y “Real Familia”, a la que posteriormente fueron añadiéndose otros buques.

Ya sobre las costas argelinas, divisó al navío insignia de Argel, un buque de 60 cañones, que al verse amenazado por fuerzas tan superiores, se fue sobre la costa, metiéndose en la ensenada de Mostangem, defendida por las piezas de dos castillos y por miles de combatientes que acudieron al ruido del cañoneo.

Pareció por un momento que el navío argelino había conseguido burlar a sus perseguidores, acoderado como estaba y con todos sus cañones apuntando a los españoles, y apoyado por los castillos y fuerzas terrestres. Batirlo al cañón hubiera sido poco eficaz y hubiera expuesto a los navíos españoles a la dura réplica de las baterías costeras, muy superiores en un duelo de esas características.

Pero Lezo no quiso dejar escapar la presa, y poniendo los botes de su división en el agua, los lanzó al ataque pese al furioso fuego enemigo, hasta abordar e incendiar a la capitana de Argel, en un tipo de asalto que luego sería tan típico de los mejores tiempos de la "Royal Navy" y que, por lo visto y leído, parece que otros nunca llevaron a cabo.

En cuanto a Lezo, este servicio, sus anteriores en Orán y el bloqueo posterior de las costas argelinas durante casi dos meses le valieron el agradecimiento real y el ascenso a teniente general de la Armada.

Así cayó la primera capitana de Argel en 1732, pero no sería la única.

El combate de San Vicente

H

acia el mes de noviembre de 1751, surcaban las aguas del cabo de San Vicente dos navíos argelinos: el llamado “Danzik”, capitana de su escuadra, y la almiranta o buque del segundo jefe “Castillo Nuevo”, la primera con 60 piezas, la segunda con 54. Desgraciadamente en ninguna relación hemos podido hallar sus nombres en árabe, y sólo por los que eran conocidos por los españoles. El primero de los buques, razonablemente, debía llevar el nombre de su puerto de construcción.

El 28 de ese mismo mes se encontraron con los navíos españoles “Dragón” de 60 piezas, botado en La Habana en 1742, y el “América”, también habanero, botado seis años antes y del porte de 64. Iban al mando, respectivamente, de los capitanes de navío don Pedro Stuart, que era el jefe de la división, y de don Luis de Córdova, de quien volveremos a hablar.

Ese día, y a 20 leguas al OSO del cabo, se divisó desde los españoles a los dos argelinos, que intentaron replegarse ganando barlovento, siendo perseguidos inmediatamente por sus enemigos, que no tardaron en alcanzarlos. Tras intercambiar varias andanadas, el “Castillo Nuevo” logró ponerse al fin a barlovento de los españoles y fuera del alcance de sus cañones, recayendo todo el peso de la acción sobre la capitana argelina, que pronto perdió su mastelero de gavia y las drizas de la mayor, con lo que se imposibilitó su huida.

El cañoneo se prolongó hasta la madrugada del 29, separándose a continuación los contendientes para reparar sus averías, reanudándose a la mañana siguiente, hasta que el mucho viento y la mala mar los separó de nuevo fuera de tiro. Mientras, el “Castillo Nuevo” observaba toda la acción sin intervenir, pero seguramente esperando un momento favorable.

La mañana del 30 arrió la bandera en señal de rendición el acosado “Danzik”, lo que provocó la huida definitiva de su compañero. Pero la esforzada dotación argelina obligó a su comandante a izar de nuevo el pabellón y continuar la lucha.

La mar dura seguía castigando los cascos, hasta el punto de que los españoles no podían utilizar sus baterías bajas, pues por las portas abiertas entraban las olas, y debieron limitarse a disparar con los calibres menores de la segunda batería y los de cubierta. Los argelinos no tuvieron ese problema, pues su batería baja estaba mucho más alta sobre la flotación. La ventaja de los españoles era, pues inexistente, y Stuart decidió no reemprender el combate hasta que la mar no se calmase, siguiendo al medio desmantelado enemigo.

Por fin, al día siguiente, 2 de diciembre, los dos navíos españoles pudieron acercarse a eso de las dos y media de la tarde y, tras dos horas de continuas andanadas rendir al indudablemente heroico “Danzik”. En él había nada menos que 194 muertos, entre argelinos y turcos, apresándose otros 320, entre ellos el arráez o capitán, tres oficiales y seis renegados europeos, así como liberándose 50 cautivos de las presas que había hecho anteriormente. Por contra, las bajas de los españoles fueron muy escasas, contándose sólo 29 entre muertos y heridos.

La gran duración del combate se debió a las precauciones de don Pedro Stuart, a la mala mar que impedía el uso de las baterías bajas, y a que se batió cuando era buena al enemigo a distancia y con piezas de mayor calibre que las de éste, aparte de ser dos navíos contra uno. Es decir: nada del anterior sistema de “guerra

española” sino un frío y meditado cálculo para proporcionar al enemigo el máximo de daño con el mínimo coste propio.

También, y todo hay que decirlo, al valor heroico de la dotación argelina, que como era tradicional, luchó hasta agotar todas sus posibilidades. De sobra sabían que no podían esperar buen trato de sus vencedores y que para ellos no habría rescates, pues las autoridades argelinas se negaban a ellos, por lo que terminarían sus días haciendo trabajos forzosos en España.

El “Danzik” quedó tan destrozado que hubo que incendiarlo y echarlo a pique, pues se desconfiaba de poderlo remolcar a puerto. Las averías en los navíos españoles fueron menores y limitadas sustancialmente al aparejo, objetivo fundamental de los argelinos en su intento de desarbolarlos y poder así escapar.

El rey, entonces Fernando VI, celebró grandemente la victoria conseguida a tan bajo precio, ascendiendo a don Pedro Stuart a jefe de escuadra, a Córdoba le concedió la encomienda de Vétera en la Orden de Calatrava, ascendió a los segundos de capitanes de fragata a de navío y gratificó a las dotaciones con un mes de sueldo, fijando pensiones para las viudas de los muertos y de los que quedaron inútiles tras el combate. El hecho fue conmemorado por la Academia de la Historia, que mandó acuñar una medalla con una imagen del combate en la que podía leerse la inscripción. “*Maurorum praetoria capta, Propraetoria fugata*”.

Pero la “propraetoria”, el “Castillo Nuevo”, que tan deslucido papel hizo en este combate, y que ascendió por la pérdida de su compañero a capitana de Argel, no tuvo tampoco mucha suerte y no tardó en caer a su vez.

La tercera capitana

E

El 2 de junio de 1758 salían de Cartagena tres navíos con la misión de patrullar la costa y capturar o ahuyentar a los corsarios argelinos que la depredaban. Se trataba de tres buques gemelos y de 68 cañones, botados en Ferrol hacía apenas tres años: el

“Vencedor”, “Soberano” y “Héctor”, al mando respectivamente del capitán de navío don Francisco Tilly, del también capitán de navío don Isidoro García del Postigo, que era además jefe de la división, y del de fragata don Fernando del Campillo, haciendo la navegación en ese mismo orden y formados en línea de batalla.

A las ocho de la mañana del día 9 de junio avistaron tres velas sospechosas hacia el sur, iniciándose la caza para reconocerlas. A las dos de la tarde se separó la más pequeña de las tres, navegando al SSE, mientras las dos mayores viraron por avante hacia el norte, quedando poco después al paio y arbolando banderas argelinas media hora después, asegurando su pabellón con un cañonazo y mostrando así su voluntad de combatir. Los españoles izaron banderas inglesas con el fin de acercarse más, treta habitual por entonces, pero no parece que fuera necesaria, dada la actitud de los argelinos.

A eso de las cuatro y media llegaron unos y otros a distancia de tiro, con lo que los españoles izaron sus pabellones reales y comenzó el combate con ardor por ambas partes. Los buques argelinos eran el navío “Castillo Nuevo”, que ya conocemos y ahora nueva capitana de Argel, y la fragata “Caravela”, una agrupación muy inferior en poder combativo a los tres navíos españoles.

A poco de iniciado el combate, la “Caravela” lo abandonó, intentando la huida, siendo perseguida por el “Héctor”, mientras los otros dos navíos españoles se las veían con el “Castillo Nuevo”, quedando el combate así fraccionado.

Los españoles sumaban a su ventaja la del calibre artillero, pues los tres navíos consta que llevaban piezas de a 24, 18 y 8 libras, mientras que la mayor del navío argelino, al parecer, no pasaba de a 18, y aún menos, lógicamente, la fragata. En cuanto a los portes, los tres navíos españoles eran de a 68 cañones, por sólo 60 en el argelino y 40 en la fragata. Por eso, y como en el combate anterior, los españoles no se acercaron mucho al principio, sacando ventaja del mayor alcance y potencia de su artillería, opción más segura,

pero que alargaba el combate al llegar los proyectiles con mucha menor energía.

Así se produjo, lentamente, la demolición del “Castillo Nuevo”, que a las siete y media, tras tres horas de combate, perdió el mastelero de mesina, y a las nueve y media el mayor, cuando ya era de noche. Y estaba claro que su suerte estaba ya echada, pero los bravos argelinos siguieron luchando.

Más o menos desde ese momento, con su adversario ya muy dañado, los “Vencedor” y “Soberano” se acercaron bastante y empezaron a disparar fuego de metralla, para hacer todo el daño posible a la dotación argelina, sin castigar más el casco, precaución clara si se querían hacer con él.

A las once de la noche el navío argelino estaba ya completamente desmantelado, y a eso de las doce, los dos navíos españoles se retiraron un tanto para dar descanso a sus agotadas dotaciones.

A la una menos cuarto se le intimó a la rendición, a lo que respondió que ya se daban por entregados y pidiendo botes porque se iban a pique, contestándoles que aguantaran hasta el amanecer, para el que ya solo faltaban dos horas.

El “Castillo Nuevo” estaba literalmente acribillado y en penosa situación, con seis pies de agua en la bodega, por lo que, y pese a que se enviaron calafates para taponar las vías, resultó imposible salvarlo. A las ocho y media de la mañana se hundió por fin el valeroso buque. Había tenido más de 100 muertos en el combate y otros 44 perecieron ahogados (víctimas seguramente del pánico en sus últimos momentos) cayendo prisioneros un total de 306, incluido su arráez o comandante, Mahamud Rais, y tres oficiales. Fueron liberados un total de 53 cautivos que llevaba a bordo, entre holandeses, alemanes y un irlandés.

Las bajas españolas fueron muy escasas, dada la índole del combate: dos muertos y diez heridos en el “Vencedor”, que llevó el peso del combate, y sólo un herido en el “Soberano”, el segundo comandante del buque, don Juan del Postigo, herido en una pierna

por el casco de una palanqueta enemiga. Aparte hubo algunos heridos leves y contusos.

Por los liberados se supo que el tercer buque, el que huyó antes del combate, era una presa que acababan de hacer, una fragata mercante de Hamburgo con rica carga, por cuya conservación se habían sacrificado los dos buques argelinos. Como se vé, al bey de Argel le preocupaba menos la suerte de sus buques y dotaciones que el beneficio de las presas.

En cuanto al “Héctor” dio caza a la “Caravela”, mandada por Achí Mustafá, un renegado, a la que empezó a batir con las piezas de proa o miras a eso de las cinco y media de la tarde, mientras los argelinos contestaban con los guardatimones. O no era buen buque o no estaba bien tripulado, pues a poco el navío español consiguió acercarse a distancia de tiro eficaz y empezó a abrumarla con su muy superior andanada. Pronto la fragata acusó el durísimo castigo, perdiendo los masteleros del mayor y del mesana, quedando desmantelada y derivando hacia la costa.

Cuando su rendición o hundimiento parecían inevitables, saltó una turbonada por el EN que obligó al navío a separarse de la fragata y de tierra en una elemental medida de seguridad. Pero con ello la perdió de vista, incluso cuando pasado el chubasco, volvió a terminar con ella.

Reunidos los tres navíos españoles, iniciaron una búsqueda sistemática, por más que parecía evidente que la muy castigada fragata no había sobrevivido a la turbonada, hundiéndose o embarrancando en la costa. La búsqueda se prolongó hasta el día 12, en que, tras hallarse restos de mastelero y aparejos y un casco entre dos aguas cerca de Alhucemas, se dió por sentado que se había ido a pique.

El “Héctor” que, como sus compañeros, había sufrido mucho en el aparejo, tuvo también escasas bajas: sólo un grumete herido y algunos contusos. Indudablemente, el fuego enemigo se había dirigido contra el aparejo confiando así en dejar atrás a un enemigo muy superior.

Por una circunstancia poco común, el parte del combate, impreso en Cádiz por la Imprenta de Marina poco después, detalla el gasto de municiones de los tres navíos españoles. Siendo éste un dato normalmente poco divulgado en un combate naval, creemos que resulta de interés dar alguna cuenta del mismo, que se presta, además, a algunas reflexiones.

El insignia “Soberano”, disparó nada menos que 448 balas de a 24, 400 de a 18 y sólo 61 de a 8, hechas fundamentalmente a larga distancia y al inicio del combate, lo que queda demostrado por la escasa cantidad de las más pequeñas y ligeras disparadas. Luego disparó 274 palanquetas de a 24 y 18, indudablemente para desarbolar al enemigo, y nada menos que 628 metrallazos de los tres calibres, especialmente en la última parte del combate. El “Vencedor”, por contra, disparó sólo 178 balas de los tres calibres y unas 254 palanquetas, pero los metrallazos ascendieron a 918. Pese a que es obvio que una proporción de todos estos proyectiles no alcanzó el blanco o causó sólo daños menores, está claro que el castigo sufrido por el navío argelino fue tremendo. Por aquellos años, el Marqués de la Victoria estipulaba que con cien o ciento cincuenta impactos, un navío estaba seriamente averiado.

En cuanto al “Héctor” arrojó sobre la “Caravela” nada menos que 471 balas de a 24, igual número de a 18 y 221 de a 8, lo que prueba que por temer menos a la artillería de su enemigo, el navío se acercó más. El castigo debió de ser tremendo para la fragata, pues se le hicieron nada menos que 1.163 disparos con bala contra los 1.087 que se hicieron contra el navío. Además se dispararon contra ella 227 palanquetas y 784 metrallazos. Teniendo en cuenta que la distancia de combate fue menor, como ya sabemos, parece realmente imposible que la fragata pudiera sobrevivir a un castigo semejante y hasta algo mayor que el más resistente navío.

Aunque los españoles eran muy superiores, lo cierto es que el combate no dejó de tener su mérito, especialmente por la destrucción de dos poderosas unidades enemigas y con tan corto número de bajas, más que compensado con los libertados. No fue

tampoco usual el que un navío pudiera dar caza a una fragata. Es muy de señalar el valor con que combatieron los argelinos, pues el “Castillo Nuevo” sólo se rindió tras más de ocho horas de combate.

Este combate y el anterior son buena prueba de que los españoles también supieron ganar batallas en la mar con la fría eficacia atribuida tantas veces en exclusiva a los anglosajones.

Y, desde luego, hundir o quemar tres capitanas consecutivas de Argel o de cualquier enemigo en 26 años, es algo que raramente se ha dado en la historia naval.

Claro es que se puede argüir que los navíos y fragatas argelinos no eran los adversarios realmente más peligrosos, sino los rápidos jabeques, que eran los que más daño hacían en su guerra de corso. Pero de esta clase de enemigos se ocuparon otros hombres.

BARCELÓ Y LOS CORSARIOS ARGELINOS

L

a lucha contra los corsarios, por su mismo carácter, no suele decidirse en unos pocos grandes combates navales, sino en decenas de pequeñas acciones. Por eso traemos a estas páginas la vida de uno de los grandes marinos españoles de todos los tiempos, que ascendió desde sus modestos inicios como patrón de un jabeque mercante a nada menos que teniente general de la Armada gracias a sus continuas victorias sobre los corsarios argelinos.

Sin embargo, y a nuestro entender, falta saber con alguna precisión los hitos de esa triunfal carrera, con escasos paralelos, si es que los hay, no ya sólo en nuestra Historia Naval, sino en la de otros países.

Desgraciadamente, el máximo especialista en el marino mallorquín, don Juan Llabrés, no se decidió nunca a realizar una biografía completa de Barceló, limitándose a hacer una interesante y documentada serie de artículos, muchos de ellos aparecidos en la Revista General de Marina, pero sin llegar a ofrecer una visión de conjunto. Por nuestra parte, hemos investigado en el Archivo General de la Marina de El Viso del Marqués (Ciudad Real), pero con escasos resultados, ya que los pocos documentos allí conservados de su expediente personal comienzan en 1783, ya al final de su carrera.

Pese a ello, y sabiendo que existen inevitables lagunas, nos hemos decidido a ofrecer un resumen de los éxitos de Barceló desde el inicio de su carrera hasta que llegó a capitán de navío. Para ello, y aparte de los datos ofrecidos por el citado Llabrés, hemos intentado recoger todo lo publicado hasta la fecha sobre Barceló en esta etapa de su vida, y el resultado que hemos obtenido, con todas las salvedades expuestas, es el que tiene en sus manos el lector.

De patrón a teniente de navío

N

acido en Palma de Mallorca el 31 de diciembre de 1716, el 17 de junio de 1735, con apenas 19 años por tanto, fue nombrado de real orden patrón del jabeque-correo que unía Palma con Barcelona, dándosele en propiedad un mando que ya había ejercido anteriormente por enfermedad o ausencia de su padre.

El 6 de noviembre de 1738 es recompensado con la graduación honorífica de alférez de fragata por “el valor y acierto con que defendió e hizo poner en fuga a dos galeotas argelinas que le atacaron en ocasión que llevaba de transporte un destacamento de dragones del regimiento de Orán y otro del de infantería de África”. Para mejor valorar el hecho, cabe señalar que, en una acción semejante, fue apresado el correo, con 200 pasajeros y entre ellos nada menos que dos coroneles y 13 capitanes.

Curiosamente esa derrota se pudo haber evitado, pues Barceló debía ser el capitán de ese buque y, estamos seguros, a su mando hubiera tenido un fin muy distinto. Pero por esas mismas fechas tenía encomendada una misión mucho más importante: en Palma faltaba casi por entero el pan, en una de las típicas “crisis de subsistencias” de la época que tanta muerte, dolor y revueltas provocaban. Se le envió, por tanto a Barcelona, con su jabeque, para que trajera la mayor cantidad posible de trigo, harina y pan. Para conseguirlo, Barceló tomó la heroica medida de no embarcar los toneles de la aguada para su tripulación, que en la época

ocupaban, en peso y volumen, la mayor parte de la capacidad de carga de un buque, con el objeto de transportar la mayor cantidad de alimentos posible. Así, el 10 de abril de ese mismo año, 1748, entraba en Palma con su jabeque abarrotado de pan, entre las aclamaciones de todos, lo que le valió el ascenso a teniente de fragata honorífico.

El año anterior había participado en una frustrada operación para poner coto al corso enemigo, que atenazaba las Baleares. El 3 de septiembre de 1747 se formó una escuadrilla de cuatro jabeques corsarios en Palma para luchar contra ellos, participando Barceló con el suyo, el “Santo Cristo de la Santa Cruz”, con 150 marineros, y llevando embarcada una guarnición de un sargento, un tambor y 24 soldados. Luego se sumaron dos jabeques más, pero por problemas burocráticos y desidia administrativa, la iniciativa acabó sin relieve alguno, salvo por algún combate menor, disolviéndose la escuadrilla en octubre de 1749.

El 15 de julio de 1753, una galeota argelina de cuatro cañones y quince remos por banda apresó en Cala Figuera un jabeque mercante mallorquín, con carga de hierro y otras mercancías, salvándose el patrón y ocho marineros en la lancha, y dando la alarma en Palma. De allí salieron el “Santo Cristo” de Barceló, y el “Santísimo Crucifijo”, del patrón Benito Capó, cada uno con 83 marineros y un teniente y 33 granaderos de guarnición.

El 16 por la mañana avistaron a dos embarcaciones, que resultaron ser la galeota y su presa. Barceló fue a por la presa y Capó por la galeota, saldándose el doble combate, tras un decidido abordaje, con 33 turcos y argelinos presos, 26 de ellos heridos, otros 13 muertos y ocho que se echaron al mar, buscando la huida en la cercana costa, ahogándose dos y apresándose al resto. Las bajas españolas se limitaron a un marinero muerto y un granadero herido. La presa ardió completamente y se perdió con su carga, al ser incendiada por los “frascos de fuego” que arrojaron los españoles. La recompensa a Barceló fue el ascenso a teniente de navío, aún honorífico, el 25 de agosto de aquel año, mientras que

Capó lo fue a alférez de fragata, por ser su primera acción destacada.

Llamará la atención del lector la insistencia de los partes españoles en diferenciar entre los prisioneros a los “turcos” u originarios del todavía enorme y poderoso pero ya decadente Imperio Otomano, de los “moros” o magrebíes. La razón era que normalmente y desde fines del XVI, a raíz de Lepanto, Madrid y Estambul estaban en paz, mientras que la guerra con Argel era continua. Curiosamente la Regencia de Argel era una dependencia del Imperio Otomano, aunque con amplia autonomía, y Estambul nunca regateó que “voluntarios” o “asesores” reforzaran a los corsarios, pese a su estado de paz con España. La cuestión tenía sus obvias implicaciones diplomáticas, lo que explica el interés por el origen de los apresados. Era fama desde el siglo XVI que los “turcos” eran mejores combatientes, mientras que los “moros” eran mejores marinos y corsarios.

Poco después del combate reseñado, Barceló vendió su jabeque y compro otro, con una dotación de 60 marineros y 18 soldados, con el que siguió llevando el correo entre Barcelona y Palma.

El 13 de junio de 1756, a las 12 de la mañana y cuando el jabeque, recién salido de Barcelona con 128 pasajeros, doblaba la punta del Llobregat, fue atacado por dos galeotas argelinas. El combate fue épico, huyendo tras sufrir duro castigo una de las galeotas, mientras que la otra fue apresada, con nada menos que 57 muertos y quedar sólo 18 con vida, de los que únicamente seis estaban ilesos. Los españoles perdieron sólo seis heridos. El día 18 entraba triunfante en Palma el jabeque-correo, llevando a remolque a la galeota, que luego se supo era propiedad personal del dey de Argel. Aquello era repetir, de forma aún más completa, la primera victoria de 1738, y en condiciones muy parecidas.

Ese mismo 30 de junio, en atención al mérito de la victoria, el rey nombró teniente de navío efectivo a don Antonio Barceló, entrando de esa manera el modesto corsario a formar parte del Cuerpo General de la Armada, cuando ya tenía 39 años.

De defensor a cazador

Hasta entonces Barceló había actuado como simple patrón de un correo armado en corso, con escasas posibilidades de actuaciones, pues su papel era meramente defensivo. Pero a partir de ahora, y al mando generalmente de una pequeña agrupación de jabeques, su misión será patrullar las costas y dar caza a los corsarios enemigos sistemáticamente, que si bien solían ir peor armados en lo que se refiere a artillería, eran muy rápidos y audaces, y generalmente dispuestos a luchar hasta el fin, como ya hemos visto.

Desde 1748 la Armada había decidido prescindir del Cuerpo de Galeras, incorporándolo a su organización, cuya misión tradicional había sido la represión de este corso. Los tiempos cambiaban y las nuevas realidades impusieron que la embarcación ahora destinada a ese propósito fueran los jabeques, buques análogos a los del enemigo, pero normalmente más grandes y mejor artillados. Pese a ello, y como veremos, y aunque en número decreciente, ambos bandos siguieron utilizando galeras y galeotas.

Así que no sólo se “militarizó” a un marino como Barceló, experto en aquellas aguas y en aquellos buques, sino que los mismos jabeques empezaron a ser encargados y construidos para la Armada.

Entre 1756 y 1762 carecemos de noticias de nuevos combates protagonizados por Barceló, tal vez los hubo, pero no debieron ser de importancia, ya que no se suelen reseñar ni le son concedidos nuevos ascensos o recompensas.

Pero en 1762 la situación cambió espectacularmente, pues en ese año Barceló apresó nada menos que siete corsarios con los jabeques de su mando. Por ello es ascendido a capitán de fragata con fecha de 29 de junio. Carecemos de datos sobre esos combates, y los que tenemos son posteriores al ascenso, sin embargo creemos de interés consignarlos: el 3 de septiembre de 1762 fondeaba en Cartagena con su división de cuatro jabeques y una galeota, conduciendo dos jabeques enemigos apresados el 30 de agosto, con un total de 53 turcos, 43 moros y 4 renegados presos, y con la satisfacción de haber liberado a 11 cautivos. El 30 de octubre cayó otro corsario, con 99 tripulantes, de los que 10 murieron en la no muy enconada lucha.

Por Real Cédula de 21 de enero de 1762 se le había dado el mando del nuevo jabeque redondo o “apolacrado” de nombre “Atrevido”, pues no tardaron los jabeques de la Armada en substituir sus grandes velas latinas por un aparejo más convencional. El buque se construyó con los planos de don Jorge Juan y la dirección técnica del maestro de ribera don Juan Real, botado al agua en Cartagena el 24 de diciembre de 1763 y cuya construcción costó 392.673 reales y 22 maravedíes. Montaba 32 cañones de 12, 8, 4 y 3 libras, con una dotación de 273 hombres, incluyendo ocho oficiales y tres guardiamarinas. La munición embarcaba sumaba 98 quintales de pólvora, 65 balas, 20 tiros de metralla y 10 de palanqueta por pieza, si bien estas dos últimas clases se reservaban únicamente para los de mayor calibre, de a 12 y de a 8. El armamento portátil incluía 200 granadas, 20 frascos de fuego, dos “camisas de fuego”, 50 fusiles, 100 pistolas, 100 chafarotes o sables de abordaje y 100 chuzos o picas cortas. Era en todo, salvo en las más finas líneas del casco, el equivalente a una fragata de la época, salvo por el calibre inferior de sus cañones.

En 1763, y de nuevo marcando una progresión sorprendente en combates parecidos, al mando del jabeque “Vigilante”, de 20 cañones, derrota por completo y apresa sucesivamente las tres galeotas que le atacaban al abordaje, haciendo un total de 160

prisioneros, entre ellos el famoso corsario Selim, uno de los mejores entre los argelinos. En este combate Barceló sufre una herida de bala de fusil en la mejilla, que le dejará una honrosa cicatriz para toda su vida.

La aparente facilidad y bajo coste con el que Barceló conseguía sus victorias no debe de llamar a engaño sobre la peligrosidad de los corsarios. Por poner un ejemplo, en aguas de Ibiza se desarrolló un desgraciado combate el 7 de septiembre de 1765, es decir, sólo dos años después, en el que un único jabeque argelino de 12 cañones derrotó a tres galeotas españolas, apresando a una, la “Vigilante” con toda su dotación de 126 hombres y matando al comandante de la “Golondrina”, entre otras sensibles pérdidas, que hicieron que las otras dos galeotas españolas se batieran en retirada. Curiosamente, el castigo impuesto a los supervivientes, cuyo comportamiento dejó que desear durante el combate, fue pasar a las órdenes de Barceló, bajo el que tendrían un adecuado “reciclaje”.

Efectivamente, los jabeques, mejor artillados y más altos, eran superiores a las galeotas, pero nótese que mientras Barceló fue capaz de apresar a las tres que le atacaron, el afortunado arráez argelino sólo lo consiguió con una de las españolas. Esa era la diferencia, y recordemos los sucesivos combates análogos que tuvo que afrontar Barceló desde sus inicios: en el primero rechaza a las galeotas, en el segundo, apresa una de ellas, en el tercero, apresa a las tres que le atacan.

Por si hubiera más dudas acerca del peligro que suponían los corsarios argelinos: por esas fechas, y a pesar de que se rescataba por dinero continuamente a los cautivos, había en Argel nada menos que dos mil prisioneros españoles, dejando aparte otras nacionalidades, y de ellos 27 capitanes mercantes.

Dos victorias en cuatro días

E

El 21 de enero de 1766, Barceló estaba fondeado con el “Atrevido”, de su mando directo, y el “San Antonio” al de su hermano José, tras hacer aguada en Altea. A la una y media de la tarde, un laúd mercante le comunicó que a eso de las once un jabeque argelino había apresado sobre Benidorm a una saetía (variante del jabeque) catalana, haciendo luego rumbo hacia el sur. Iniciada la caza, no tardaron en avistarse dos embarcaciones, ordenando Barceló a su hermano que se dirigiera contra la que estaba más a sotavento y cercana, mientras que él, con su jabeque, atacaba a la otra.

Había mucha mar y viento, así que el combate resultó dificultoso. El “Atrevido” venció a su enemigo, que era la presa, tras duro combate que se prolongó desde las cinco y media de la tarde hasta las diez y media de la noche, hora en que el enemigo se rindió, pues estaba desaparejado por completo y se iba a pique. Se había defendido duramente con sus seis cañones, sus grandes trabucos de borda y con fuego de fusilería. Dado el estado de la mar y la hora, sólo se pudieron salvar 18 argelinos y cuatro de sus cautivos, antes de que a eso de la una y media, el buque se hundiera con el resto.

Por los cautivos liberados se supo que se habían defendido heroicamente en el combate anterior, pese a ser sólo 17, muriendo tres de ellos, incluido su capitán. Los así rescatados ofrecieron en

agradecimiento un cuadro representando el combate como exvoto a la Virgen de Montserrat, que hoy se conserva en el Museo Marítimo de Barcelona.

En cuanto al “San Antonio”, tuvo que vérselas con el corsario, un buque de 10 cañones y 100 hombres, de los que un número indeterminado pasó a la saetía catalana apresada. El duelo duró desde las siete y media hasta las once y media, debiendo suspenderse a esa hora pues las olas inundaban la cubierta del jabeque español y mojaban la pólvora, haciendo imposible el proseguir el combate. Luego el tiempo empeoró aún más, y los dos enemigos debieron separarse, ignorándose la suerte del argelino que, dado el tiempo y el duro castigo soportado, debió hundirse en el temporal. En ninguno de los dos jabeques españoles se reportaron bajas.

Cualquiera se hubiera dado por satisfecho con la casi inmediata represa y la inutilización como mínimo o hundimiento del corsario, y más con el duro tiempo invernal, pero Barceló prosiguió su crucero de vigilancia.

El día 25 de ese mismo mes, y frente a Almería, se avistaron dos velas sospechosas, a las que inmediatamente se dio caza. El “Atrevido”, tras larga persecución, llegó a distancia de tiro a eso de las diez y media, rompiéndolo con las piezas de proa o “miras”, para luego batirle de costado casi a bocajarro: “a medio tiro de pistola”, lo que provocó su rendición casi inmediata. A las once menos cuarto se envió una lancha para hacerse cargo de la presa, que resultó ser un pingüe de seis cañones y 80 hombres, de los que fueron apresados con vida 54, entre turcos y argelinos y un renegado, liberándose además a tres cautivos de una presa que habían hecho frente a Oropesa el día 21. No hubo bajas entre los españoles, limitándose los daños a alguno en el aparejo y a dos balazos en el trinquete.

El “San Antonio” tuvo que vérselas con otro barco parecido, también de seis cañones y tripulado ahora por 76 hombres, durando el fuego entre las cuatro y media y las cinco y media, hora en que el

corsario se rindió con varios balazos en la flotación. Los prisioneros fueron 34 turcos y 17 moros, siendo liberados otros cuatro cautivos de la presa antes mencionada. Los españoles lamentaron un muerto y un herido, aparte de daños en el aparejo.

La doble victoria, y con sólo cuatro días de diferencia, mereció el agradecimiento expreso del rey Carlos III, por medio de su gran ministro de entonces, el marqués de Esquilache, el mismo que se hiciera tristemente famoso por el motín de su nombre, y que produjo su destitución.

Los grandes corsarios

H

asta ahora hemos visto que los jabeques argelinos, si bien con numerosa dotación para tripular las presas, eran buques no muy grandes y poco artillados por lo general. Como veremos más adelante, intentaron hacer jabeques más grandes y mejor artillados para oponerse mejor a sus enemigos, pero era ésta una carrera que no podían ganar, pues sus recursos industriales eran mucho más limitados que los españoles.

Por otra parte, la táctica de Barceló evolucionará hacia la formación de verdaderos grupos “hunter-killer”, muy superiores a cualquier enemigo aislado, y que más que al abordaje lucharán con la artillería y a distancia, abrumando a poco coste al enemigo. Ya no había que “ahorrar la pólvora del rey” en expresión del mismo Barceló en sus primeros tiempos en que su táctica preferida era el abordaje, ahora, por el contrario, había que gastarla profusamente para ahorrar vidas y buques propios.

A veces se va a buscar al enemigo a sus propias costas, así el 24 de octubre de 1767, con los “Vigilante”, “Cuervo”, “Ibicenco” y “Catalán”, sorprende a un pingüe de 18 cañones fondeado en poca agua cerca del cabo Terres y de Mostangem. Se intentó abordarlo con la gentes embarcada en los botes, pero el fuego de los defensores era demasiado intenso, por lo que se le batió con bala rasa, metralla y palanquetas desde las once de la noche a las dos y media de la madrugada, hasta dejarlo destrozado, con la popa

incendiada y caídos los palos mayor y trinquete. Otro jabeque escapó, metiéndose en Mostangem bajo la protección de dos fortines y una batería, pero al menos se logró represar una tartana.

En julio de 1768, consiguió apresar en aguas del peñón de Vélez de la Gomera al “Castillo Blanco”, que había heredado el nombre del navío perdido, y era uno de los más poderosos jabeques argelinos, con 24 cañones y 212 tripulantes, que resistió hasta sufrir 66 muertos en su dotación, teniendo Barceló en el suyo las inusuales bajas de 10 muertos y 22 heridos. El jabeque argelino, reparado, entró a servir en la Armada conservando su nombre. Al menos otro de los apresados por Barceló tuvo el mismo destino, aunque aquí se le rebautizó como “San Narciso”.

El 31 de agosto del mismo año, la división de Barceló, compuesta ahora del “Atrevido”, “Vigilante” y “Catalán”, estaba a la capa frente a cabo Martín, distinguiéndose al amanecer una vela sospechosa a la que se acercaron para reconocerla, distinguiendo al poco a otro gran jabeque argelino de gran tamaño y aparejo redondo, como los españoles, armado de 20 cañones, dos de ellos de a 8, dos de a 2 y el resto de a 6. La persecución duró hasta las 18 horas, en que se rompió el fuego por ambas partes, hasta que a las 24,45, el perseguido se rindió.

El vencido corsario era un buque casi nuevo, construido hacía sólo dos años, y en su última travesía de 27 días había dado que hablar: junto con otros dos menores persiguió al buque correo de Orán, ahuyentado a la división de galeotas al mando de don Jaime Planells y apresado dos londros catalanes sobre el cabo de Gata el día 25, habiéndose separado uno de los menores corsarios antes de dichas presas y el otro aquel mismo día.

Había salido de Argel con una dotación de 247 hombres, pasando luego 37 a marinar uno de los londros apresados. De los 210 restantes que lucharon con la división de Barceló, 145 quedaron prisioneros, habiendo resultado el resto muerto en el combate. El arráz se llamaba Ofmán y era turco, así como 95 de los tripulantes. Las bajas españolas en el combate fueron mínimas: cinco heridos,

pero de nuevo con serios daños en los aparejos, perdiendo el “Vigilante” su antena mayor.

Aquellos continuados éxitos le valieron a Barceló el ascenso a capitán de navío el 16 de marzo de 1769. Pero aquello no significó ningún cambio en su incansable tarea, sino un nuevo acicate para nuevas empresas. Así, y como para confirmar ante todos que su ascenso era merecido, el 12 de octubre el mismo año, con su división, ahora de seis jabeques, derrotó completamente y apresó una de cuatro jabeques enemigos cerca de Melilla.

Apenas ocho días después, el 30, y cuando patrullaba cerca de Ceuta con su división, con insignia en el “Atrevido” y los “Vigilante”, “Ibicenco” y “Cuervo”, se le avisó desde el observatorio del monte Hacho que se distinguía una vela sospechosa, dando la vela a eso de las doce y destacándose el “Cuervo” para reconocer lo que parecían embarcaciones menores del enemigo.

A eso de las tres y media, el argelino, que era un poderoso jabeque de 30 cañones, de los que dos eran de a 12, 22 de a 8 y 6 de a 2, el más poderoso y mejor artillado de todos contra los que luchó Barceló, abrió fuego sobre los adelantados “Vigilante” e “Ibicenco”, de sólo 22 piezas, incorporándose a la lucha el insignia “Atrevido” a eso de las cuatro, mientras salían de Ceuta otros cuatro jabeques españoles, no integrados en la división de Barceló, pero ahora subordinados a sus órdenes.

El corsario, pese a estar rodeado de enemigos, se defendió heroicamente nada menos que hasta las once y media de la noche, tras siete horas de resistencia. Su dotación tuvo 228 prisioneros, incluidos el arráez y dos renegados, sufriendo la pérdida de 52 hombres, habiendo pasado los veinte restantes a marinar una presa portuguesa que habían hecho antes y frente a Oporto, de la que se hallaron a bordo 27 prisioneros que fueron así liberados.

El gran jabeque quedó muy dañado, con no menos de doce balazos de cañón en la línea de flotación o muy cerca, tres más en el timón y el aparejo hecho trizas. El total de bajas españolas, que sólo se produjeron en los cuatro jabeques de la división de Barceló,

fue de un muerto y nueve heridos, de los que seis lo fueron gravemente.

Por Real Orden de 24 de noviembre de aquel mismo año, 1769, se le concedió a Barceló una pensión anual de 12.000 reales “por el resto de sus días” como recompensa “a sus servicios, conducta, valor y celo que ha manifestado en el mando de los jabeques y acciones que con ellos ha tenido”. Evidentemente no se le podían conceder dos ascensos seguidos el mismo año.

Posteriormente siguió la carrera de Barceló, ascendiendo a brigadier en 1775, poco después a jefe de escuadra y por fin, el 20 de septiembre de 1783, a teniente general de la Armada, y aún pudo haber subido más, pero ya hemos advertido que ese nuevo rumbo de su carrera naval sale de los límites de este trabajo.

Lo mejor con todo, no fueron sólo sus éxitos personales, sino el nuevo clima que creó en la Armada y la excelente escuela que constituyeron los jabeques de su mando. En ellos, entre otros muchos grandes marinos de la época, se forjó por ejemplo el mismísimo Gravina.

Conclusión

E

El total de sus victorias y presas de 1762 a 1769, se suele cifrar en 19 corsarios hundidos o apresados, de entre 10 y 30 cañones, con un total de 1.600 prisioneros. Aparte se cuentan cerca de mil cautivos liberados.

Nuestras cifras son acordes, aunque con alguna matización: los buques apresados son efectivamente 19, pero los portes oscilaron entre 6 y 30 cañones. Además hay otros dos buques que casi con entera seguridad se hundieron o quedaron virtualmente inútiles para el enemigo, aparte de una presa marinada por el enemigo y que se defendió hasta su hundimiento, como ya sabemos, lo que elevaría el total a 22 buques.

En cuanto a los prisioneros, en las 12 presas en las que nos consta su número hubo un total de 990 apresados vivos, añadiendo los previsibles en los otros siete, probablemente se ronde incluso por encima la cifra total antes expuesta.

Pero a estas cifras hay que unir las de la época anterior, como oficial “graduado” o corsario, con lo que añadimos dos buques argelinos apresados y una presa marinada por el enemigo y que se defendió, siendo finalmente vencida y quemada, lo que subiría el total de buques apresados o destruidos a 25, e incrementaría el número de prisioneros en otros 57.

En cuanto a la de cautivos liberados, españoles y de otras nacionalidades, según ha podido observar el lector, damos por

buena la expresada cercana al millar.

Cabe hacer, por último, una reflexión sobre estas cifras para valorarlas mejor. Es cierto que muchos marinos de la época, tanto españoles como franceses o ingleses, hicieron un número parecido o incluso superior de presas. Pero, y sin aminorar en nada su mérito, debemos recordar que estas presas eran, por lo general, de pequeños y lentos mercantes de escasa tripulación y armamento, que la mayor parte de las veces se rendían sin haber llegado a presentar resistencia.

Por contra, las presas de Barceló eran corsarios bien armados y tripulados, ágiles y veloces y que se defendían con gran valor hasta el amargo final. Es cierto que, sobre todo al final, las ventajas las tenía Barceló con su división contra un buque aislado, pero en otras ocasiones, sobre todo al principio, la situación fue muchas veces la contraria. No era lo mismo electivamente, apresar a un mercante que se rinde a la primera descarga, que alcanzar primero y rendir después a un escurridizo corsario argelino capaz de resistirse durante horas, y eso debe de ser muy tenido en cuenta a la hora de valorar unos y otros éxitos.

Ello por no hablar de los liberados en tantas de sus victorias y del sufrimiento humano evitado y el daño económico ahorrado al destruir una veintena larga de corsarios.

Pero éstos, con ser impresionantes y como veremos a continuación, no fueron ni los únicos, ni los últimos ni los mayores éxitos de Barceló.

BIBLIOGRAFÍA

FERRARI BILLOCH, F.: Barceló, Ediciones Patria, Madrid-Barcelona, 1941.

JANER MANSILLA, G.: El general Barceló, Ayuntamiento de Palma, Palma de Mallorca, 1984.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: Antonio Barceló, Nou-Art-Thor, Barcelona, 1990.

LOS BOMBARDEOS DE ARGEL

E

n la lucha de siglos contra la piratería argelina, en varias ocasiones se quiso zanjar el problema de una vez, atacando su base principal, pero los fracasos se sucedieron estrepitosamente desde que lo intentara Carlos I en el siglo XVI, y ya veremos como otro parecido tuvo lugar en el siglo XVIII.

Había que variar de táctica, y eso impuso la aparición de un nuevo buque de guerra, la cañonera, justamente ideada por Barceló, que fue la solución del problema, como veremos.

Pero, para explicar mejor lo sucedido y para que se pueda valorar adecuadamente, nos vemos obligados a ciertas digresiones.

El nacimiento de las cañoneras

G

ran Bretaña y España volvieron a estar en guerra con motivo del apoyo español a los colonos rebeldes de lo que luego formarían los Estados Unidos.

Aparte otras muchas operaciones de la guerra, algunas de las cuales se referirán en siguientes capítulos, el interés español por recuperar Gibraltar era obvio, y éste fue justamente el único escenario que nos resultó adverso en una guerra que, claramente, ganó la monarquía de Carlos III.

En un principio, y dadas las dificultades de la época para atacar y reconquistar la famosa plaza, se decidió que era mejor rendirla por un estricto bloqueo. De él se encargó don Antonio Barceló, ya por entonces jefe de escuadra, al mando de una agrupación de sus jabeques, galeotas y otras unidades menores, que debían controlar el tráfico en el Estrecho e impedir que buques ingleses o neutrales que buscaran un buen negocio, arribaran a Gibraltar con provisiones.

La tarea era lenta, tediosa y de resultados inseguros, en una zona de tan difícil control como hoy sabemos, incluso con medios de detección y aéreos que eran impensables en el siglo XVIII. Pero y en continua lucha con las fuerzas ligeras del adversario, encargadas justamente de proteger a dichos suministradores, lo cierto es que Barceló se anotó un claro éxito, si bien, por la índole misma de las

operaciones, necesariamente incompleto: de vez en cuando era inevitable que se le escapara algún forzador del bloqueo.

Aquello, y la misma lentitud del proceso, sirvió para que se disparasen las críticas contra Barceló. Y no era de extrañar, por cuanto el gran marino tenía flancos muy débiles que se prestaban a ello. En primer lugar era de origen muy humilde, y, desde luego, no era noble, como era preceptivo entonces, y salvo excepciones como la suya, para ser oficial en los Reales Ejércitos y en la Armada. Carecía de instrucción académica y científica formal, e incluso sus modales eran toscos y bruscos, alejados de la exquisita cortesía de la época. Además padecía una evidente sordera, contraída en el curso de sus incesantes navegaciones y combates, era ya de edad avanzada, pues nació en 1716, como recordará el lector, y ello pesaba aún más en la época. Por último, y esto era lo verdaderamente imperdonable para muchos, había ido ascendiendo paso a paso por sus propios méritos, lo que les dejaba mal parados, que con alto origen, fortuna personal y adecuada formación habían sido incapaces de sus logros. La tan tópica como temible envidia nacional.

Pero no fue culpa de Barceló que Gibraltar se salvara del bloqueo por tres veces consecutivas cuando grandes convoyes escoltados por poderosas escuadras reabastecieron la plaza. La misión de sus fuerzas ligeras no era enfrentarse con esas fuerzas, y si falló alguien no fue precisamente él.

Fallada la rendición por hambre, hubo que plantearse que la recuperación de Gibraltar se debía conseguir por medios más enérgicos y directos. Pero, como dijimos, con los medios técnicos de la época era prácticamente imposible tomar la plaza.

Por tierra el ataque estaba condenado al fracaso, por tener que realizarse por el estrecho istmo arenoso que lo une al continente, completamente dominado por vistas y fuegos desde las alturas de “La Roca”.

Por mar, el bombardeo era igualmente imposible, pues, como sabemos, los buques de la época no podían entablar combate con

las baterías costeras sino en situación de gran inferioridad. Como dijo Nelson, un cañón bien emplazado en tierra valía lo que diez embarcados, y no eran precisamente cañones lo que faltaba en Gibraltar. Un buque de madera, lona y cáñamo se ofrecía como blanco propiciatorio a cañones resguardados tras fuertes murallas. Mientras todo él era vulnerable, la única forma de desmontar una pieza costera era obtener un difícilísimo blanco en la tronera.

Ello sin hablar de las “balas rojas” que éstas podían disparar contra los buques, previamente calentadas al rojo, y que, al incrustarse en la madera del buque, provocaban su incendio.

La misión era virtualmente imposible, pero Barceló tenía en la manga una gran baza: había ideado unas nuevas embarcaciones que podían dar mucho juego.

Se trataba de las lanchas cañoneras, unos grandes botes a remos con aparejo auxiliar, armados con un pesado cañón de a 24 libras, casi el más grande de la época, pues el mayor calibre era de a 36 y sólo lo embarcaban los mayores navíos, los de tres puentes y en su batería baja exclusivamente. Muchos temieron que los botes no soportaran ni el peso, ni mucho menos el retroceso de tan grandes piezas, pero la experiencia mostró que estaban equivocados. Hasta entonces lo más que se había embarcado en embarcaciones similares había sido pequeños pedreros de una a tres libras de bala.

Las primeras lanchas tuvieron 56 pies de quilla, 18 de manga máxima, seis de puntal y armaban 14 remos por banda. Además, y previendo se debían enfrentar con un denso fuego enemigo, se las dotó de blindaje, al principio retráctil y de corcho, y luego de hierro. Llevaban blindada toda la obra muerta y hasta un tanto por debajo de la flotación, con la particularidad de que el blindaje se inclinaba en arista desde las bordas y formaba un reducto a proa para proteger la pieza y su dotación, por lo que, con esa inclinación, hoy utilizada todavía en los carros de combate, se conseguía que los proyectiles enemigos no incidieran perpendicularmente sobre el blindaje, dificultando extraordinariamente su penetración y tendiendo

a rebotar y salir desviados. En suma: eran unas embarcaciones sumamente ingeniosas y, en puridad, los primeros buques blindados de la Historia Moderna.

Claro que hubo que probar las nuevas cañoneras, pero de sus resultados es mejor que hablen los que tuvieron que soportar sus efectos. A este respecto escribió el capitán de navío Sayer:

“La primera vez que se vieron desde nuestros buques causaron risa, mas no transcurrió mucho tiempo sin que se reconociera que constituían el enemigo más temible que hasta entonces se había presentado, porque atacaban de noche y eligiendo las más oscuras y era imposible apuntar a su pequeño bulto. Noche tras noche enviaban sus proyectiles por todos los lados de la plaza, haciendo cambiar de sitio a los vecinos, sin dejarles un momento de reposo. Ni aún los hospitales se veían libres, que muchos enfermos fueron muertos en sus camas. Estos bombardeos nocturnos fatigaban a los soldados mucho más que el servicio de día. A veces, por casualidad o certeza de los artilleros, caía bomba en el cuartel y hacía salir a todos al campo. Primeramente trataron las baterías de deshacerse de las cañoneras disparando al resplandor del fuego, después se advirtió que se gastaban inútilmente municiones”

6.

Como vemos, se trataba realmente de un arma formidable, y no tardaron en montar no sólo los pesados cañones de a 24, sino morteros y obuses con granadas explosivas, lo que aumentaba la posibilidad de que sus disparos causaran incendios.

Ante el rotundo éxito de las primeras embarcaciones, Barceló escribió a Carlos III pidiéndole su apoyo personal para iniciar la construcción masiva. El rey lo concedió, y pronto se comisionaron órdenes para que se hicieran casi un centenar, entre Palma y Algeciras. A la capital balear fueron cinco oficiales de la Armada y 148 operarios, con la misión de construir 48 cañoneras en cuatro meses.

Pero pronto llegaron las dilaciones y los problemas burocráticos, retrasándose sensiblemente las obras y comprometiendo todo el proyecto. Según comunicaba un amigo a Barceló desde Palma:

“Hay cortada infinidad de madera. Se derrocha como nunca: las gratificaciones se cobran, que es lo que importa, y si las lanchas sirven para esta guerra o para la que vendrá, no es del caso.”

7.

Al final, y con una fuerza escasa y que crecía muy lentamente, Barceló sólo podía administrar al enemigo dolorosos alfilerazos, pero ningún daño decisivo.

Pero aún peor, apareció por entonces en España un supuestamente genial inventor francés, llamado D'Arcon, que había ideado unas también supuestamente invulnerables baterías flotantes, y todo el dinero y la atención se volcaron sobre ellas en detrimento de las cañoneras de Barceló. De nuevo el papanatismo nacional que vé mejor todo lo que llega del extranjero por discutible que sea.

la prueba real de los armatostes, el 13 de septiembre de 1783, no pudo ser más demoledora: las diez baterías incendiadas por el fuego enemigo y voladas o zabordadas por sus dotaciones, con un total de 1.442 bajas (de ellas 451 muertos) por 16 muertos y 68 heridos de los británicos. Y ya se estaba en las postrimerías de la guerra y no hubo tiempo material para hacer nada antes de la firma del Tratado de Paz.

Al menos en algo acertó Carlos III: ascendió por sus méritos a Barceló a teniente general de la Armada, porque, realmente, si Gibraltar no se recuperó, no fue precisamente por faltas o insuficiencias del gran marino.

Pero las cañoneras, como decía su amigo, si no estuvieron listas para esta guerra, sí lo estuvieron y ahora decisivamente, para la siguiente, de nuevo contra los argelinos.

El desastre en Argel en 1775

D

ebemos volver unos años atrás, antes de la guerra con Gran Bretaña, para saber cómo había quedado la continua lucha con Argel.

Animado por el reciente éxito sobre Marruecos, con el que se había firmado una paz en 1775 que implicaba la desaparición de numerosos corsarios, se decidió hacer frente de una vez por todas a la amenaza argelina.

La idea era enviar una gran expedición anfibia que tomara la ciudad, la arrasara y cegara su puerto, privando así a los corsarios de su principal base.

Para ello se reunió una poderosa escuadra al mando del teniente general don Pedro González de Castejón, con un total de seis navíos, doce fragatas, cuatro urcas, diez jabeques, tres bergantines, cuatro bombardas, siete galeotas y un gran convoy de mercantes para llevar el cuerpo expedicionario: nada menos que 348 embarcaciones. Los jabeques iban al mando de Barceló, por entonces brigadier recién ascendido.

La expedición terrestre estaba compuesta de nada menos que 20.882 hombres del Ejército, entre Infantería, Caballería y Artillería, con algunas de las mejores unidades de entonces, especialmente los dos regimientos de Guardias Españolas y Walonas, con un total de casi cuatro mil soldados. Su mando recayó, más por intrigas de la corte que por méritos propios, en el conde de O'Reilly, quien demostró no estar a la altura de la misión.

El 23 de junio de 1775 la flota zarpó de Escombreras, tras reunirse con las dos fragatas del amigo reino de Toscana que iban al mando del jefe de escuadra Juan Acton.

Ya sobre las costas enemigas el 1 de julio, pronto se observó que los argelinos estaban apercebidos y preparados para la defensa, pero O'Reilly complicó más las cosas, dudando sobre el lugar de desembarco hasta el 8 de julio. El lugar elegido tras tantas dudas no podía ser peor: una playa baja y arenosa entre el río Jarache y Argel, dominada por una serie de alturas cubiertas de árboles y arbustos. Lo lógico hubiera sido bombardear esas alturas y prender fuego a la vegetación para desalojar de allí a los defensores, y ésto fue lo que propuso Barceló reiteradamente, pero no se le hizo caso.

Así que entre las cuatro y las cinco de la mañana del 8 de julio desembarcó, sin preparación artillera previa, la primera oleada, unos seis mil hombres, con poca oposición inicial del enemigo. Pero la primera oleada no se decidió a adentrarse en tierra, y el inmediato desembarco de la segunda no causó más que confusión, al apelonarse demasiados soldados en la playa.

Sobre aquella confusa masa cargó la caballería enemiga, al parecer unos 12.000 jinetes, que, por un momento, vieron clara la victoria.

Barceló, harto de juntas y consejos que nada resolvían, decidió de “motu proprio” acercarse todo lo posible a la orilla con sus jabeques, cubriendo con sus fuegos la derecha de los desembarcados e impidiendo así su envolvimiento. Acton, por su parte, al ver el ejemplo de Barceló, hizo lo mismo en el flanco opuesto con sus dos fragatas y las galeotas españolas. Gracias a ese vital y oportuno fuego de los buques la carga de caballería pudo ser rechazada, y permitió a los guardias iniciar un pequeño contraataque y tomar una colina. Desde ella observaron que el camino hasta Argel estaba atrincherado y lleno de tropas enemigas, por lo que el ataque estaba condenado al fracaso.

Ante esto, O'Reilly ordenó que el ejército volviera a la playa y se atrincherara allí, formando un rectángulo en su despliegue. Pero faltaban los útiles de trinchera, la arena de la playa no servía para hacer parapetos eficaces, y el calor, la sed y el hambre se hicieron sentir sobre los hombres según avanzaba el caluroso día veraniego. Los argelinos, desde el escarpe y colinas que dominaban la playa, no tardaron en hacer fácil blanco con sus tiradores y piezas artilleras en la compacta y desprotegida formación española. La situación se hizo angustiosa y sólo el fuego de apoyo de Barceló y de Acton consiguió evitar un desastre mayor. Sin embargo, las pequeñas piezas de los jabeques y las galeotas no eran las más adecuadas para batir al enemigo, sobre todo por su escaso ángulo de elevación.

Llegada la noche, se decidió el reembarque de las agotadas y vencidas tropas, que inevitablemente se hizo de forma desordenada. Las bajas fueron aterradoras: alrededor de cinco mil entre muertos y heridos, es decir, una cuarta parte del ejército expedicionario y casi la tercera parte de los que llegaron a desembarcar, contándose entre ellas nada menos que cinco generales muertos y quince heridos. En el material se perdieron quince cañones atorados en la playa y abandonados, y entre ocho y nueve mil fusiles, abandonados por los hombres que causaron baja o dominados por el pánico. Tras reembarcar a los supervivientes, y tras nuevas discusiones y dudas, dándolo todo por perdido, la escuadra y el convoy regresaron a España, fondeando en Alicante el 14 de julio.

La impresión en España ante la magnitud del desastre fue enorme, y más cuando en un primer momento se intentó disimularlo desde el gobierno e instancias oficiales. Al fin Carlos III privó de sus cargos y prebendas a O'Reilly, con lo que se aquietó la opinión pública y hasta el mismo Ejército. Por contra, el prestigio de Barceló salió muy reforzado, tanto por sus acertados consejos antes del desembarco, como por su rápida y eficaz actuación durante éste, conducta que alabaron los jefes militares afirmando que le debían su salvación.

La ya casi inmediata guerra con Gran Bretaña, de la que hemos hablado, impidió efectuar un nuevo ataque contra Argel, por lo que se tuvo que esperar a que concluyera para reanudarlo.

Pero a la luz de lo visto, estaba claro que los siguientes protagonistas de la guerra contra Argel iban a ser Barceló y sus cañoneras.

El bombardeo de 1783

L

a escuadra, ahora al mando del ya teniente general Barceló, zarpó el 1 de julio de 1783 de Cartagena. La componían cuatro navíos de 70 cañones, con insignia en el "Terrible", cuatro fragatas,

nueve jabeques, tres bergantines, unas quince unidades entre transportes y menores, y lo que iba a ser decisivo: 19 cañoneras con cañones de a 24, 20 bombarderas con morteros y 10 “de abordaje”, lanchas que servían de escolta a las anteriores por si eran abordadas por embarcaciones enemigas de superior dotación. A la escuadra se sumaron dos fragatas de la Orden de Malta.

Bueno es recordar que a las cañoneras se les había privado de su blindaje anterior, revelado como innecesario, pues a la larga distancia a la que combatían, resultaba muy difícil acertarlas, como ya sabemos. No sólo era debido a los primitivos sistemas de puntería de la época, además las piezas, de avancarga y ánima lisa, con un considerable “viento” o huelgo entre la hala y el ánima del cañón, eran ya de por sí sumamente imprecisas. Y el blindaje, aparte de encarecer sensiblemente las cañoneras, las hacía muy pesadas y poco marineras: realmente no merecía la pena y se prescindió de él.

Tras una penosa travesía, dificultada por vientos y mares contrarios, la escuadra fondeó frente a Argel el día 26, pero el mucho mar impidió se comenzara el bombardeo hasta que calmó, uno de los inconvenientes de las pequeñas cañoneras.

Por fin, el 1 de agosto a eso de las dos y media de la tarde rompieron el fuego las cañoneras y bombarderas contra la plaza, acompañadas de la falúa de mando de Barceló, las de abordaje y poco más atrás dos jabeques y dos balandras por si el enemigo intentaba una salida con sus unidades ligeras. Fuera de tiro, fondeó el resto de la escuadra, navíos y fragatas incluidos, que no tomaron obviamente parte en el bombardeo.

Al poco de iniciado el fuego, salieron del muelle 22 pequeños buques enemigos, entre ellos nueve galeotas y dos cañoneras, que no tardaron en ser rechazados por el fuego de los españoles. Hacia las cuatro y media, las lanchas españolas habían consumido ya sus municiones y se ordenó la retirada. Habían disparado un total de 375 granadas y 390 balas de cañón, éstas últimas especialmente contra los buques que intentaron la salida, provocando las primeras

dos grandes incendios en la ciudad, de los que uno se prolongó toda la noche. Los argelinos dispararon unas 1.436 balas y 80 granadas, que no causaron más que dos heridos leves en las cañoneras. De nuevo aparece aquí la cuestión de los blancos respectivos: el de los españoles toda la ciudad y sus defensas, desde el muelle a la ciudad alta, pues como es sabido, Argel se escalona hasta el mar; mientras los argelinos tenían que conseguir un impacto casi imposible en las pequeñas cañoneras.

El balance no puede ser mejor, porque y aunque no se ha optado por un bombardeo nocturno como en Gibraltar, la fuerza atacante apenas sufrió daños y, desde luego, los causó importantes.

Pero aquel no era sino el primer bombardeo de una serie de ocho: uno el día 4, dos el 6, otros dos el 7, y dos más el 8 de agosto, según lo permitía el tiempo y el estado de la mar, lanzándose un total de 3.572 granadas y 3.833 balas contra la ciudad y sus defensas.

Según fuentes neutrales, especialmente el cónsul francés, el pánico se apoderó de parte de la guarnición y de toda la población, quedando destruidas no menos del 10 por 100 de las viviendas y siendo afectadas muchas más, así como las fortificaciones, buques y cañones, no evaluándose las pérdidas humanas pero estimándose muy serias.

En cuanto al fuego de la defensa, no menos de 11.280 balazos y 399 granadas, sólo causó en la flotilla española 24 muertos y 20 heridos, y aún esas pérdidas se debieron casi por entero a un golpe afortunado, cuando el 7 por la tarde una bomba hizo volar la cañonera número 1, con 20 muertos, incluido su segundo, el alférez de navío Villavicencio, y 11 heridos, entre ellos su comandante, teniente de navío Irisarri.

Agotadas las municiones y cumplida la misión, la escuadra de Barceló puso rumbo a España, donde la alegría se desbordó, confirmando el rey el ascenso de Barceló a teniente general y señalándole ese sueldo como pensión vitalicia. Claro es que desde un primer momento se ha contado con que un solo bombardeo,

aunque fuera de varios días, no bastaría para doblegar al tenaz enemigo de siglos, por lo que se preparó otro para el año siguiente, declarándose rotundamente que la expedición se repetirá hasta que el enemigo ceda.

No faltaron, claro está, voces críticas que afirmaron que el bombardeo había sido poco resolutivo. Pero éstos parecían olvidar que el coste había sido casi simbólico. Lo curioso es que éstos tan críticos olvidaran tan pronto el desastre anterior de 1775, donde se perdió tanto por nada a cambio.

Como para quitar la razón a tanto agorero, Trípoli, otro nido de corsarios, visto el escarmiento en cabeza ajena, se avino a firmar la paz con España.

El bombardeo de 1784

P

ero los argelinos no cedían, en ese mismo septiembre de 1783, cinco corsarios apresaron cerca de Palamós a dos polacras mercantes, huyendo a continuación y poniéndose a salvo ellos y sus presas.

Eso era poco más que un gesto de desafío, lo verdaderamente importante eran sus preparativos defensivos: una nueva fortaleza en el puerto con cincuenta cañones, la llegada de cuatro mil soldados turcos (pese a que era reciente, de 1782, el tratado de paz con Estambul) que viajaron en buques neutrales, llegaron además “asesores” europeos para ayudar en las fortificaciones y baterías, se prepararon no menos de 70 embarcaciones entre goletas y cañoneras para rechazar a las españolas, etc. Incluso el dey ofreció una recompensa de mil cequíes al que apresara una embarcación de la escuadra atacante.

Barceló activó los preparativos en Cartagena de su escuadra, ahora compuesta de cuatro navíos, con insignia en el “Rayo” de 80 cañones, cuatro fragatas (dos de ellas utilizadas como almacén de pólvora y municiones) 12 jabeques, tres bergantines, nueve más pequeños, y la verdadera fuerza atacante: 24 cañoneras con una

pieza de a 24, ocho más con una de a 18, siete con calibres menores para abordajes, 24 bombarderas y ocho obuseras, artilladas éstas con obuses de 8 pulgadas.

La expedición adquiere un cierto aire de cruzada, por lo que cuenta con el apoyo de varios países amigos y también afectados por los corsarios argelinos. Así se la unen dos navíos, tres fragatas, dos jabeques y dos bergantines de la Armada de Nápoles, entonces íntimamente unida a la española, al mando del almirante Bologna; la de Malta, ahora con un navío, dos fragatas y cinco galeras, y la de Portugal, al mando del almirante Ramírez de Esquivel, con otros dos navíos y dos fragatas, que llegaron algo tarde, una vez comenzados los bombardeos. Como se vé, entre las potencias del sur de Europa falta Francia, que volvió a hacer el mismo triste papel que en Lepanto.

Tras una solemne advocación de la empresa a la Virgen del Carmen, la escuadra zarpó de Cartagena el 28 de junio de 1784, llegando a Argel el 10 de julio.

El día 12 y a las ocho y media de la mañana se rompió el fuego, sosteniéndolo hasta las cuatro y veinte de la tarde, intervalo en el que se lanzaron 600 bombas, 1.449 balas y 260 granadas contra el enemigo, que respondió a su vez con 202 bombas y 1.164 balas. Se observaron grandes destrozos y un gran incendio en la ciudad y fortificaciones, y se rechazó a la flotilla enemiga de 67 unidades que salió al encuentro de las lanchas españolas, con la satisfacción de conseguir la voladura o el hundimiento de cuatro de las argelinas. Las bajas españolas se redujeron a seis muertos y nueve heridos, más por accidentes con las espoletas a bordo que por el fuego enemigo, aumentadas tristemente con la voladura accidental de la cañonera número 27 al mando del alférez de navío napolitano don José Rodríguez.

Así durante siete ataques más, sin incidentes dignos de mención, salvo que en uno de ellos, un disparo de la defensa consiguió hacer blanco en la flotación de la falúa desde la que Barceló dirigía el bombardeo. Pero el viejo marino no sufrió herida

alguna, y transbordó seguidamente a otra embarcación, desde la que siguió dirigiendo el ataque sin dar mayor importancia al incidente.

Al fin, el 21 de julio se decidió poner fin a los bombardeos, tras haber disparado más de 20.000 proyectiles de todas clases contra el enemigo, y tras haber perdido unos 53 hombres y haber resultado heridos otros 64 en el total de los ocho ataques, como sabemos más por accidentes con los proyectiles propios, las primitivas granadas de mecha de la época, que por el fuego enemigo.

Para dar una idea del castigo que recibió Argel y sus defensas en esta segunda ocasión, cabe recordar que en el épico de Cartagena de Indias por Vernon en 1741, del 15 de marzo al 20 de mayo, la ciudad y sus fuertes soportaron 24.000 proyectiles, sólo cuatro mil más que Argel aunque en un período mucho más largo. Además, la plaza americana resistió, pero bueno es recordar que había perdido todas sus importantes fortificaciones externas.

De vuelta a España, de nuevo se produjeron manifestaciones de alegría otra vez algo atenuadas con los que sólo se conformaban con un triunfo total y absoluto. Bien podían decir los agoreros que no se había borrado a Argel del mapa, algo siempre muy difícil de conseguir con la limitada artillería de la época. Por si acaso, se comenzó a preparar tenazmente la expedición del año siguiente.

Pero era la victoria: Argel pidió un armisticio y negociaciones, y el tratado se firmó poco después, tras el inevitable tira y afloja, cuando otro gran marino español del XVIII, Mazarredo, acudió con una escuadra de dos navíos y dos fragatas a firmarlo el 14 de junio de 1786, acuerdo al que se adhirió Túnez poco después, escarmentado en cabeza ajena, y tras las paces con Marruecos y Trípoli que ya hemos mencionado, eso significó la victoria total.

Una valoración

L

a estrategia adoptada era la más realista y económica: a costa de menos de 200 bajas en los dos ataques y de unas pocas cañoneras, se había castigado severamente a un enemigo muy peligroso, contra el que otros ataques, aparentemente más brillantes y ambiciosos se habían saldado con un auténtico desastre que nadie aseguraba que no se podría repetir en el futuro. Pero, además, se había llegado a un tipo de enfrentamiento que la república corsaria no podía ganar, al obligarla a concentrar todos sus gastos y esfuerzos en la defensa de Argel, en vez de en el corso, era su muerte económica, al tener que renunciar a la presas y a la redención de cautivos por elevados rescates. Y pese a todos esos gastos, digamos “improductivos”, los ataques se producían con una periodicidad anual y con graves secuelas de daños y bajas.

Pero además, las victorias anteriores de Barceló y sus émulos en la Armada habían conducido a una situación imposible: en el momento de firmarse la paz sólo había 378 cautivos en Argel, cifra que contrasta con los más de dos mil de veinte años antes.

De hecho, los negociadores españoles pronto descubrieron que justamente los argelinos más deseosos de la paz eran los marinos. El único ministro del dey dispuesto a ella, incluso antes de los bombardeos era el “Miquilarche” o Ministro de Marina, opinión mayoritariamente respaldada y compartida por los arraeces. Un testigo de los hechos lo demuestra palmariamente:

“El 8 de febrero de 1783, los ocho arraeces más estimados se reunieron con el Comandante de la Mar, el Capitán del Puerto, el Maestro Mayor del Arsenal y el Gobernador de los Castillos de Marina, y le indicaron al Miquilarche la necesidad de la paz con España, debido a su inseguridad, puesto que no lograban encontrar refugio en la mar y eran perseguidos en todas partes por los jabeques españoles”

8 .

Así que los bombardeos sirvieron para convencer a los que todavía no habían sufrido directamente el poder de las armas de Carlos III.

La significación de la victoria

L

a pesadilla secular del corso berberisco en general y argelino en particular vino así a terminar para la navegación y las costas españolas, pese a algún rebrote posterior mucho menos importante.

Por fin pudo repoblarse una amplia faja de litoral antes desierta por el miedo a las incursiones, visible hoy todavía en los nombres repetidos de las localidades levantinas: una, la vieja, en el interior y por ello más a salvo de los corsarios, otra, ya en la costa, significando los nuevos tiempos, y sobran los ejemplos, como los dos Premiá, los dos Arenys, etc.

No sólo volvieron la vida, la agricultura y la pesca a aquellas antes abandonadas costas, que desde entonces iniciaron un rápido despegue económico y demográfico con pocos paralelos en España, sino que la navegación mercantil, especialmente de catalanes y mallorquines, cobrará un nuevo impulso que se continuará durante todo el siglo XIX.

Pocas veces habrá tenido consecuencias más visibles e inmediatas una victoria naval, por más que no se recuerde y valore como se merece.

Por cierto que Barceló obtuvo muy poca recompensa por sus dos bombardeos, pese a que se vio personalmente en grave peligro, como sabemos, en el segundo de ellos, y pese a lo decisivo de la victoria. Por el primero sólo la confirmación de su ascenso a teniente general y la pensión vitalicia, y, que sepamos, nada por el segundo.

Claro que un nuevo ascenso hubiera supuesto la dignidad de capitán general de la Armada, y eso, para muchos petimetres, burócratas y envidiosos, era ya demasiado para el humilde patrón de jabeque. Sin embargo llegaron a tan alto grado en la época marinos que sólo podían presentar como mérito “heroicas derrotas” o, simplemente, muchos años de servicios sin mérito alguno relevante.

Como se suele decir, y ha pasado y sigue pasando tanto en España, a Barceló le perjudicaba “tener demasiado currículum y demasiado poco pedigrí.”

UN DÍA ACIAGO PARA LA MARINA BRITÁNICA

S

uele considerarse que el peor desastre sufrido por la “Royal Navy” a lo largo de su secular historia y por lo que a la guerra de convoyes se refiere, fue el del PQ 17, un convoy destinado a su por entonces aliada Unión Soviética. Como es sabido, bastó la simple amenaza de una agrupación naval alemana de superficie, encabezada por el “Tirpitz”, para que el convoy fuera abandonado por sus diversas fuerzas de escolta, muy superiores por otra parte a la agrupación alemana, y dispersado, con lo que muchos de los transportes fueron hundidos en los primeros días de julio de 1942 por los submarinos y la aviación alemanas, pues el “Tirpitz” y sus acompañantes apenas llegaron a salir de sus bases.

En total se perdieron 24 cargueros de los 35 del convoy, con toda su preciosa carga y un alto coste en vidas humanas.

Pero hubo otra ocasión aún peor, cuando un convoy doble británico fue casi enteramente perdido, tras haber sido de nuevo abandonado por su escolta, hecho que nos proponemos relatar a continuación.

En el verano de 1780 Gran Bretaña tenía que hacer frente a una de las más graves crisis de su historia con la revolución de sus colonias americanas continentales, que pronto constituirían los Estados Unidos.

Aquella ya de por sí difícil guerra se complicó por el apoyo prestado a los rebeldes por parte de Francia y España, lo que hizo que la tarea de la Marina Real británica fuera especialmente difícil, tanto más por cuanto fue una de las pocas guerras en el XVIII en la que la suma de las fuerzas navales españolas y francesas prácticamente equilibraba la tradicional supremacía británica.

Los frentes se multiplicaban para las fuerzas navales inglesas, que debían combatir desde el Atlántico hasta el Índico, y las necesidades superaban a los recursos disponibles.

Sin embargo, y haciendo gala de su proverbial tenacidad, Inglaterra preparó un doble convoy con tropas, dinero, bagajes y pertrechos de todo género y una sustancial remesa de dinero con el doble destino de socorrer a sus tropas y escuadras que combatían en América y en la India, según su propia terminología: las Indias Occidentales y Orientales respectivamente.

El importante y doble convoy zarpó de Portsmouth en ese verano y fue escoltado hasta la altura de Galicia por la escuadra inglesa del Canal, pero luego, y siguiendo órdenes del propio lord del Almirantazgo, Sandwich, volvió a sus costas para protegerlas, dejando reducida la escolta a una pequeña agrupación compuesta del navío "Ramillies" de 74 cañones, y dos fragatas, todos ellos al mando del comodoro John Montray.

Tal decisión fue luego severamente criticada, pero debemos recordar que en el verano anterior las escuadras combinadas de Orvilliers y de don Luis de Córdova habían dominado durante semanas el Canal de la Mancha, obligando a huir a las inferiores inglesas, encerrándolas en sus puertos y apresando, entre otras embarcaciones, al navío "Ardent".

El pánico cundió en las costas inglesas, temiendo que el ya preparado ejército de invasión no tardara en poner pie en la isla, con consecuencias imprevisibles, pues muchas de las mejores unidades del ejército británico estaban en América luchando contra los colonos rebeldes. La población abandonó en masa las localidades

costeras, el comercio marítimo cesó por completo, y todo era reunir los escasos medios de defensa y reforzar las fortificaciones costeras, hasta entonces tenidas poco menos que por inútiles. No se había visto tal pánico desde los tiempos de Felipe II, y se suspendió toda actividad comercial, cerrando incluso la Bolsa de Londres, temiéndose en cualquier momento el desastre.

Pero la magnífica oportunidad fue perdida por Orvilliers, al mando supremo de la flota aliada, que dudó durante demasiados días sobre que era lo más conveniente. Luego, una serie de temporales sacudió violentamente a la flota aliada, y por fin, en los buques franceses se desarrolló una mortal epidemia que no tardó en contagiarse a los españoles. Al final tuvieron que volver a Brest sin haber logrado nada en concreto.

La impresión sufrida por los británicos había sido muy fuerte, y la repetición de la grave amenaza preocupaba seriamente a sus mandos navales, muy conscientes de que Inglaterra se había vuelto a salvar no por la eficacia y poder de la “Royal Navy”, sino por otro afortunado azar.

Así que la escuadra volvió a defender sus costas y el importante y poco protegido convoy siguió su ruta hacia el sur, navegando lejos de las costas peninsulares y de las rutas comerciales habituales para pasar desapercibido. Pero los servicios de inteligencia españoles descubrieron la salida y posible ruta del doble convoy y el mismo conde de Floridablanca ordenó a don Luis de Córdova que partiera con su escuadra, entonces en aguas de Cádiz vigilando el Estrecho, a interceptarlo y destruirlo. La escuadra española se componía de 27 navíos y varias fragatas y menores, a la que se había incorporado la del almirante francés Benusset, con otros nueve navíos y una fragata, correspondiendo obviamente el mando conjunto al jefe español.

En la madrugada del 9 de agosto, una de las fragatas exploradoras avistó a 60 leguas al este del cabo de San Vicente un gran número de velas. Durante un momento cundió la duda en el “Santísima Trinidad”, insignia de Córdova, sobre si no estaría el

convoy escoltado por toda la escuadra inglesa o si no sería únicamente la escuadra. Pero el jefe de estado mayor, el “Mayor” de la escuadra en la terminología de la época, ese gran marino que fue don José de Mazarredo, razonó lógicamente observando que en cualquiera de los dos casos no navegarían tan lejos de la costa, y que incluso en el peor de los casos, la escuadra sería inferior a la de Córdova.

Disipadas todas las precauciones, Córdova dio la señal de “caza general” y, realmente, empezó una gran “cacería”.

Ante la avalancha de nada menos que 36 navíos, aparte de las fragatas y menores, el jefe de la escolta británica, Montray, decidió que la huida pura y simple era la única opción posible, empezando por los tres buques de escolta, que abandonaron a los mercantes, de los que sólo consiguieron escapar dos o tres según las diversas fuentes, mientras que el resto era sucesivamente apresado por los eufóricos españoles y franceses.

Realmente, los ingleses no podían hacer frente con posibilidades de éxito a una agrupación tan superior, pero bien pudo haberse sacrificado Montray y su escolta atacando a las fragatas de vanguardia de Córdova, lo que hubiera entretenido a los españoles el tiempo suficiente para dar una oportunidad de huida a los mercantes. Además, al menos cinco o seis de los mercantes eran poderosos “indiamen” con 28 o 30 cañones, equiparables a fragatas, y, aparte de sus tripulaciones, conducían, como ya sabemos, un elevado número de soldados. Si unidos a la escolta hubieran atacado la vanguardia de Córdova o compuesto una línea de combate, los aliados hubieran tenido que suspender su desordenada “caza general” para afrontar un combate, y aunque el resultado hubiera sido igualmente adverso para los británicos, de nuevo se hubiera dado una buena oportunidad de huida al resto de los mercantes.

Pero aquello se convirtió en un auténtico “sálvese el que pueda” y así, los buques españoles y franceses pudieron tranquilamente dar caza separadamente a cada uno de los dispersos y aislados

transportes ingleses, que, tras forzar una persecución más o menos prolongada, una vez alcanzados, poca resistencia podían oponer por sí solos, debiendo amainar y entregarse. La persecución sólo cesó con la noche, y aunque las fragatas todavía batieron las aguas cercanas, resultó imposible avistar a los cinco o seis buques ingleses restantes.

Pero el resultado fue sencillamente aplastante, pues fueron apresados nada menos que 52 transportes de los 55 de los que constaba el convoy, de ellos 36 fragatas, 10 bergantines y 6 paquebotes. Con ellos cayeron prisioneros los 1.350 hombres de sus tripulaciones, 1.357 oficiales y soldados de diversos regimientos ingleses que pasaban a ultramar y unos 280 pasajeros civiles, es decir, un total de 2.943 prisioneros⁹.

La carga que transportaban no era menos importante, pues aparte del armamento de los buques y de los soldados, se ocuparon nada menos que 80.000 mosquetes y vestuarios para doce regimientos de infantería, además de numerosos efectos navales y provisiones de toda clase para la escuadra de Rodney, de operaciones en América, y para la que operaba en el Indico.

Los británicos estimaron el valor de las mercancías de todo género perdidas en nada menos que 1'6 millones de libras de la época, de las que un millón estaban en oro acuñado y en lingotes. Las estimaciones españolas hablaron de unos 140 millones de reales.

Según el gran escritor británico Robert Graves:

“Los más viejos no recordaban que la Bolsa Real de Londres hubiera presentado jamás un aspecto tan pesimista y melancólico como en la tarde de aquel martes en que el Almirantazgo publicó la noticia de esta doble pérdida. Los anales mercantiles de Inglaterra no registraban ningún caso en que se experimentaran pérdidas superiores a la cuarta parte de la suma que esta vez se perdió”

El clamor público exigió responsabilidades, tanto por la enorme pérdida como por el hecho de que la escolta no hubiese ni siquiera intentado defender el valioso y doble convoy, así que Montray fue sometido a consejo de guerra y separado del servicio. Tal vez se fue demasiado severo, pues sus opciones eran realmente muy limitadas, pero el Almirantazgo debió de considerar que no podía dejar pasar un caso semejante y sentar el precedente para que en el futuro otros jefes creyeran excusado cumplir su misión aduciendo hallarse ante fuerzas muy superiores.

En España la noticia fue recibida con el alborozo que cabe imaginarse, pues a la importancia económica de la presa se unió la moral y la estratégica por los soldados, efectos y armamento que perdió el enemigo para sus fuerzas navales y terrestres, lo que debilitó seriamente sus posiciones en ultramar y tuvo serias repercusiones en el resultado final de la guerra.

Por si fuera poco, algunos de los buques apresados pasaron a formar parte de la Real Armada. Muy especialmente cuatro, al menos, de los fuertes y marineros “indiamen” apresados, fueron apreciados en lo que valían y, tras algunas obras de reacondicionamiento, pasaron a prestar servicios como fragatas. Así, y salvo error por nuestra parte, el “Hellbrech” de 30 cañones pasó a ser la “Santa Balbina” de 34, el “Royal George” de 28 pasó a ser la “Real Jorge” de 40, el “Monstraut” de 28 la “Santa Bibiana” de 34, y el “Geoffrey” de 28 la “Santa Paula” de 34 [11](#).

Los ingleses, por tanto, no sólo perdieron el convoy y su valiosa carga en un auténtico desastre, pues nunca en la historia de la “Royal Navy” se perdió un convoy en la proporción de 52 buques de 55, sino que además proporcionaron toda una nueva división de fragatas a la Real Armada.

Resta sólo hablar brevemente de don Luis de Córdova, ya mencionado en este trabajo por su participación en el apresamiento

de la segunda capitana de Argel. Nacido en Sevilla en 1721, era por entonces teniente general tras muchos años de honrosos servicios. Ya hemos hablado de su campaña en el Canal de la Mancha, en la que instó a su superior, el francés Orvilliers, a no demorar más el desembarco, consejo que fue desatendido, lo que significó el fracaso del intento de invasión.

Después de apresar al doble convoy referido, volvió una vez más, en 1781, al mando de su flota combinada a aguas del Canal de la Mancha, apresando cerca de las islas Sorlingas o Scilly otro convoy inglés de 24 velas. Aquella finta sobre las costas británicas resultó decisiva para la expedición encargada de recuperar Menorca, donde además se tomaron a los ingleses tres fragatas, seis menores, catorce buques corsarios y cerca de un centenar de mercantes.

Al año siguiente, un inoportuno temporal le impidió interceptar a la escuadra de Howe, que escoltaba un convoy para Gibraltar. Dispuesto a aniquilar la escuadra enemiga, la alcanzó, ya de vuelta a Inglaterra, sobre cabo Espartel el 20 de octubre de 1782, trabándose un duro combate en el que españoles y franceses tuvieron 60 muertos y 320 heridos, por 68 y 208 los británicos, que sintiéndose inferiores, consiguieron retirarse gracias a la superior velocidad que les prestaban sus nuevos forros de cobre en la obra viva de sus buques. Pese a su carácter indeciso, fue el mayor combate naval de la Armada española en todo el siglo XVIII, pues en él participaron 46 navíos aliados, de ellos 14 franceses, aparte de fragatas, jabeques y menores, contra 34 británicos, aparte también las unidades ligeras.

No deja de resultar sorprendente saber que en el mayor combate de la Real Armada por número de unidades participantes de todo el siglo XVIII, los ingleses se batieron en retirada.

Después de la guerra Córdova fue ascendido a capitán general por el mando durante toda la guerra de la principal escuadra española, muchas veces victoriosa y siempre invicta, falleciendo en

San fernando en 1796. Bajo su mando y en aquella escuadra se hallaron marinos del calibre de Mazarredo, Escaño y Churruca.

LA CONQUISTA ESPAÑOLA DE LAS BAHAMAS

Q

uiere la leyenda acuñada por la historiografía victoriana y difundida por la novelística anglosajona que los británicos siempre y en toda época resultaron victoriosos de los españoles, mito que estas páginas modestamente ponen en cuestión.

Si bien es cierto que la “Royal Navy” se impuso finalmente en la última década del XVIII y primera del XIX sobre sus seculares enemigos franceses y españoles, no lo es menos que antes cosecharon sonoros fracasos. Ya hemos hablado de algunos en contiendas anteriores, pero, posiblemente el más claro tuvo lugar en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.

Aparte lo expuesto en el capítulo anterior, referido a las operaciones de la escuadra de Córdova y reconquista de Menorca, bueno es hacer mención ahora del escenario americano de la guerra, en muchos sentidos el principal.

La cuenca del Caribe

P

or muchos y obvios motivos, el escenario principal de la guerra se hallaba en aguas americanas, y más específicamente del Caribe¹². También por parte francesa, varias de cuyas escuadras empezaron a operar en aquella zona, enfrentándose reiteradamente a las británicas, con resultados tácticos equilibrados o indecisos, pero con ventaja estratégica para nuestros aliados, que así empezaron a recuperar muchas de sus posesiones perdidas en la guerra anterior.

España, por su parte, ayudó decisivamente a los rebeldes norteamericanos, con masivas entregas de dinero, armas, uniformes y toda clase de pertrechos militares, contribución que pocas veces ha sido valorada y agradecida en los Estados Unidos, posiblemente oscurecida por la que prestó paralelamente Francia.

Buena parte de esta ayuda se canalizó desde la colonia de la Luisiana, entonces española, cuyo gobernador era un joven brigadier del Ejército, don Bernardo de Gálvez.

Pero Gálvez no sólo prestó su apoyo a los rebeldes, sino que dirigió y culminó con completo éxito una de las campañas militares más sorprendentes de la historia. Al frente de menos de dos mil hombres, pocos de los cuales eran militares anteriormente, y cuyas lenguas eran el español, el francés, el alemán, el inglés y los idiomas indígenas, consiguió arrebatarse a los ingleses sucesivamente Manchak, Baton Rouge, Pan Mure, Natchez y Mobile.

El siguiente paso era la conquista de la plaza fuerte de Pensacola, verdadero bastión británico en lo que hoy es el sur de los Estados Unidos, pero aquello fue superior a lo que podía hacer la pequeña e improvisada fuerza.

Previsoriamente, y temiendo una contraofensiva inglesa en la zona, se envió desde España la escuadra de don José Solano y Bote, compuesta de doce navíos, dos fragatas y tres menores, que escoltaban un convoy con 12.416 soldados de los mejores regimientos regulares para fortalecer las posiciones españolas en el área.

Pese a la vigilancia de las escuadras inglesas, especialmente la de Rodney, Solano consiguió hacer la travesía inadvertido y llegar sin incidente alguno al escenario de las operaciones, lo que resultó decisivo para éstas, especialmente para la toma de Pensacola, que capituló el 11 de mayo de 1781. Esto significó la recuperación de toda Florida y la definitiva expulsión de los británicos del sur de los Estados Unidos actuales. Sobre Gálvez llovieron las recompensas, a Solano le hicieron marqués del Socorro por el que tan oportuna y diestramente supo llevar a América.

Mientras tanto, el padre de Gálvez, don Matías, gobernador de Guatemala, en otra sorprendente campaña, casi carente de medios salvo por los que sucesivamente fue apresando al enemigo, consiguió expulsar enteramente a los británicos de sus asentamientos en América Central.

En uno de los pocos contraataques británicos, fracasado por el clima, las enfermedades y la acción de don Matías Gálvez, figuró el por entonces joven oficial Horacio Nelson, que estuvo a punto de morir de unas fiebres.

Como golpe final de la campaña, se planeó que, reunidas la escuadra de Solano y la francesa de De Grasse, se tomara la posesión británica de Jamaica, la más importante de las que les quedaban en el Caribe.

Pero De Grasse, cuya victoria en Chesapeake sobre Graves había decidido la campaña de Yorktown, y con ello la independencia

de los Estados Unidos, cometió el error de dejarse arrastrar a un combate virtualmente innecesario con la escuadra de Rodney en Los Santos, en abril de 1782, en la que el gran almirante británico, cansado ya de aquellos combates paralelos entre líneas que nada decidían o que eran favorables al enemigo, probó por primera vez la táctica de cortar y envolver la línea enemiga.

El resultado fue tan favorable que marcó época en la táctica naval, pues la escuadra inglesa consiguió romper la línea contraria en tres partes, aislando a De Grasse con su insignia y otros cinco navíos del resto de su escuadra, que no supo o no quiso acudir en su auxilio, por lo que los seis buques franceses resultaron apresados.

Tras su victoria, Rodney se apresuró a cubrir Jamaica con su escuadra, pues la sabía amenazada por la de Solano y por la fuerza de desembarco que reunía en Cuba el infatigable don Bernardo de Gálvez, ahora jefe supremo de las fuerzas terrestres españolas en el Caribe.

Pero con ello, aunque inevitablemente, el almirante inglés dejaba al descubierto otro de los pocos enclaves que les restaban a los británicos en la zona: las islas Bahamas.

La expedición

A

sí que, mientras la amenaza de aquella expedición fijaba a Rodney en Jamaica, otra pequeña fuerza, preparada en La Habana por el capitán general de Cuba, el teniente general don Juan Manuel de Cagigal, e independiente de las de Solano y Gálvez, se dirigió contra el nuevo objetivo.

La expedición, compuesta de unos dos mil hombres, se embarcó en 48 pequeños mercantes, recurso tradicional para facilitar el desembarco, al ser embarcaciones de poco calado, que por su gran número y utilizando además sus botes, podían poner la fuerza en tierra tan rápida como eficazmente. La escolta la componía una fragata, insignia, 16 menores y ocho cañoneras, buques también pensados para poderse acercar lo más posible a playas, cayos y ensenadas, y así apoyar con sus fuegos eficazmente el desembarco. Se contó con alguna ayuda estadounidense del estado de Carolina del Sur, inapreciable entre otras cosas por su perfecto conocimiento de las aguas y puertos de aquellas islas, aunque nuestros aliados se hicieron pagar avaramente el flete de sus buques.

Aquella tan limitada pero bien pensada fuerza, zarpó de La Habana el de abril de 1782, y tras una feliz y rápida travesía, arribó a las costas de Nueva Providencia, desembarcó con escasa resistencia, y no tardó en apoderarse de los tres fuertes que defendían Nassau, la capital, y de su puerto. El 8 de mayo había

finalizado la corta y victoriosa campaña con la capitulación del enemigo.

El botín capturado sobrepasaba el potencial de la fuerza invasora, pues se contaron 153 piezas de artillería en tierra, más otras 150 en los buques armados apresados, que consistieron en una fragata, cuatro bergantines, cinco goletas y dos balandras, así como nada menos que 65 mercantes. Según otras fuentes, el total de piezas apresadas, de bronce y hierro, fué de 519, y el de buques, 11 corsarios y más de cien mercantes, entre ellos 14 españoles apresados anteriormente en la guerra¹³.

El total de prisioneros ascendió a 1.412 hombres, de nuevo casi igual al de la fuerza atacante. No brillaron precisamente en esta ocasión las tradicionalmente celebradas virtudes militares británicas, especialmente la de la tenacidad en la defensa, y justamente cuando la fuerza atacante era poco superior a la defensora.

Cabe imaginar la consternación con que se recibió la noticia en el Almirantazgo y gobierno británicos: otra más de las cada vez más escasas “joyas de la corona”, se había perdido, y sin ni siquiera la satisfacción de haberla vendido cara al enemigo.

Por contra, la satisfacción en España fue grande, especialmente porque no se trataba de un éxito defensivo o de la reconquista de un territorio recientemente perdido, sino de una acción puramente defensiva.

Es, en nuestra opinión, bastante probable por no decir seguro, que tal victoria se conmemoró de forma más que adecuada dando el nombre de “Bahama” a un navío de 74 cañones que se botó en La Habana en 1784, el mismo que, al mando de don Dionisio Alcalá Galiano se batió heroicamente en Trafalgar.

No deja de resultar sintomático el que generaciones de españoles que han sabido del “Bahama” por su pérdida, no hayan sentido la menor curiosidad por averiguar la razón de tan desusado nombre, que ni era de la real familia, ni una advocación religiosa, tampoco un adjetivo rimbombante o un nombre mitológico, sino de

un territorio no perteneciente a la corona española por entonces, hecho completamente desusado y extrañísimo.

Por otro lado, es de señalar que no era la primera vez que una expedición anfibia española había tomado Providence. Como es de sobra sabido, y desde los comienzos de la colonización de América, las posesiones españolas del Caribe debieron soportar el ataque, seguido de saqueo e incendio, de nuestros enemigos, fueran éstos ingleses, franceses u holandeses. Pero bien se dice que “donde las dan, las toman”, y los contragolpes españoles fueron también de gran dureza. Paradójicamente, las dos anteriores tomas de Providence tuvieron lugar a comienzos del siglo XVIII, en uno de los momentos más bajos del poder naval español.

La primera tuvo lugar en el verano de 1703, en plena Guerra de Sucesión, cuando una expedición al mando de don Blas Moreno de Mondragón, con 150 hombres embarcados en dos fragatas, desembarcó allí, causando cien muertos y llevándose otros tantos prisioneros, así como 22 cañones y 13 buques apresados, causando muchos más daños y bajas que el total de la fuerza atacante.

La segunda tuvo lugar en 1718, cuando de nuevo estuvieron en guerra los dos países. Sucedió que los ingleses se apoderaron de un buque guardacostas de Puerto Rico, muy temido por su celo en reprimir los contrabandistas de Jamaica. El resentimiento se tradujo en que toda su dotación, unos 60 hombres, fue ahorcada junto con su comandante, don Mateo Luque, que antes de su ejecución, fue exhibido en una jaula y expuesto a los insultos y agresiones de la muchedumbre.

Tratándose de un buque del estado y apresado en guerra abierta entre naciones presuntamente civilizadas, el hecho fue una barbaridad incluso para su época. La venganza se la tomó cumplida el almirante don Francisco Cornejo, que al frente de una escuadrilla de nueve bergantines y balandras de la Armada de Barlovento, con mil hombres de desembarco, tomó y arrasó Providence.

Ahora, y a fines del XVIII, los tiempos habían cambiado afortunadamente, y la capitulación firmada respetaba de forma

modélica las leyes, religión, usos y costumbres de los pobladores, que pasaban a ser súbditos del rey de España¹⁴.

La guerra tocaba ya a su fin, con una amplia victoria española en todos los frentes salvo en el caso de Gibraltar, y el tratado de paz se firmó el 3 de septiembre de 1783, con las cláusulas más favorables para España desde los tiempos de Felipe II, en expresión de Floridablanca.

En virtud de aquel tratado, las Bahamas volvieron, tal vez inmerecidamente, a la corona británica.

Ahora bien, el tratado se firmó con mucha celeridad por Francia, agotada económicamente por la guerra y deseosa de terminarla lo antes posible, arrastrando a España a la firma cuando la negociación hubiera podido ser mucho más provechosa a poco que se hubiera dilatado.

España todavía podía seguir luchando, de hecho seguidamente emprendió la campaña contra Argel al mando de Barceló que hemos descrito, pero se vió arrastrada por su aliada, sin cuyo apoyo no podía enfrentarse a Gran Bretaña. Tal vez se hubiera podido conseguir el canje de Gibraltar por las Bahamas, pero no pudo ser.

De nuevo Francia, pese a los tan cacareados Pactos de Familia, actuó nuevamente según sus intereses, cuestión que no debe olvidar el lector al analizar la guerra naval del XVIII y que es una buena lección de la Historia: son los intereses y no los principios los que rigen en la política exterior.

UNA DERROTA NAVAL DE NELSON

C

uando se menciona una derrota del genial marino británico, siempre viene a la memoria su desgraciada intentona de Tenerife, en 1797, durante la cual, además y como es notorio, perdió su brazo derecho. Pero el año anterior sufrió otra derrota, bien que muy honrosa para Nelson, que tuvo que enfrentarse a fuerzas muy superiores.

Es el caso de que se trató de un combate naval, no de una operación anfibia como en Tenerife, lo que bien merece que la reseñemos con algún detalle.

En el invierno de 1796, el ya capitán de navío Horacio Nelson regresaba de sus bases italianas a reunirse con la escuadra de Jervis, basada en Portugal y vigilante del Estrecho de Gibraltar.

Nelson arbolaba su insignia de comodoro en la fragata “Minerve”, de 38 cañones y 941 toneladas, botada en el arsenal de Woolwich en 1780 y bajo el mando directo de George Cockburn, a la que acompañaba la “Blanche”, de 32 cañones, con 722 toneladas inglesas y botada en 1786 en Calhoon, Burlesdom.

A eso de las 11 de la mañana del 19 de diciembre de 1796, y no lejos de Cartagena, se divisaron dos fragatas españolas, que resultaron ser la “Santa Sabina” de 40 cañones y botada en 1781 en Ferrol, al mando de don Jacobo Stuart, y la “Santa Matilde”, de 34, botada en 1778 en La Habana, y al mando de don Miguel María Gastón de Iriarte, jefe de la división, que, siguiendo una extraña

moda francesa de la época, arbolaba su insignia en el buque de menor porte.

Al poco se inició el combate entre las dos parejas, entablándose de un lado entre la “Minerve” y la “Sabina” y del otro, entre la “Blanche” y la “Matilde”, buscándose mutuamente las fragatas de análogo porte. Pronto las dos últimas y más ligeras se separaron, recayendo la acción principal sobre las dos mayores.

Como sucedió con los navíos durante todo el siglo, y aún de forma más acusada, las fragatas españolas de la época, pese a ser mayores que las británicas, tenían en proporción menos artillado y de menor calibre, lo que las ponía en situación de auténtica inferioridad.

Resulta muy curioso que siempre se justifiquen las derrotas de las fragatas británicas ante las estadounidenses poco después, en la guerra de 1812, por dicha superioridad artillera, mientras que se achaque exclusivamente a la destreza inglesa las que ellos obtuvieron sobre las muy inferiores fragatas españolas.

De hecho, la “Sabina”, y pese a ser una de muestras fragatas mejor armadas, con 28 cañones de a 18 libras, 12 de a 6 y otros tantos pedreros de a 3, apenas llegaba a unas 315 libras de andanada por banda. Desconocemos el armamento exacto de la “Minerve”, pero por su porte debía llevar, como era regular entonces en la “Royal Navy”, 26 de a 18, 12 de a 8 y 8 carroñadas de a 32, si es que de hecho no llevaba alguna carroñada más, como era usual. En cualquier caso, su andanada debía rondar en torno a las 410 libras, casi un 25% más que la española, y con decisiva ventaja a corta distancia por las carroñadas.

Antes de que el lector haga cálculos, debemos indicar que entre los británicos las carroñadas no se sumaban a las piezas del porte teórico, por lo que, como en el caso presente, una fragata de a 38 cañones podía llevar más de 46 piezas de hecho, cuestión que es cuidadosamente olvidada por historiadores y novelistas británicos para no empequeñecer sus supuesta mente milagrosos triunfos¹⁵.

E insistimos en que la “Sabina” era un buque excepcional, la fragata estándar por entonces en la Real Armada contaba normalmente sólo con 34 cañones, como la “Matilde”, y su calibre máximo era el de a 12 libras, lo que las convertía en presas muy fáciles para el enemigo.

Pese a que la inferioridad de la “Sabina” era evidente, no era tan grande, por lo que su resistencia se prolongó por más de tres horas, hasta que se vino abajo su palo de mesana, teniendo los otros muy averiados, prácticamente inútiles y a punto de caerse, dos muertos y 48 heridos en su dotación, que agotados los medios de defensa, tuvo que entregarse. Una dotación de presa británica se hizo cargo de ella.

La de Nelson había sufrido por su parte 7 muertos y 33 heridos, lo que habla muy bien de la resistencia española. Al parecer, y en contra del tópico tantas veces repetido, los británicos habían apuntado especialmente al aparejo de los españoles, mientras que éstos habían disparado contra el casco enemigo. Al menos eso es lo que se deduce de los daños y pérdidas de cada uno.

Cabe imaginar la sorpresa de Nelson al averiguar que el comandante de la fragata enemiga era nada menos que un descendiente de los antiguos reyes de Inglaterra, los Stuart o Estuardos¹⁶.

Pero el gran marino conservó durante poco tiempo su presa, a eso de las cuatro y media de la madrugada reapareció la “Matilde”, que había conseguido despegarse de la “Blanche”, y, pese a su inferioridad, se dispuso animosamente a represar a su compañera. Nelson ordenó soltar el remolque que daba a la averiada “Sabina” y enfrentarse a la nueva enemiga. Apenas llevaban media hora de combate cuando en el horizonte se divisaron varias velas españolas, buques que salían de Cartagena alertados por el cañoneo. Se trataba de las fragatas “Ceres” y “Perla”, seguidas a distancia por el gran tres puentes “Príncipe de Asturias”.

A Nelson se le había reincorporado mientras tanto la “Blanche”, pero nada podía ante tres fragatas españolas apoyadas por el gran

navío, así que, abandonando su presa, se batió en retirada, perseguido por dos de las fragatas españolas durante todo el día, cuyos disparos le causaron otras diez bajas en su dotación. Pero disparar en aquellas condiciones era mal asunto en la época de la vela a no ser que se fuera alcanzando al enemigo, pues el retroceso de las piezas frenaba al perseguidor, y salvo que algún afortunado disparo desaparejera al perseguido, éste veía facilitada su huida.

En la apresada “Sabina” quedó su dotación británica de presa, al mando de Hardy, amigo personal de Nelson y el que luego fuera comandante del “Victory” en Trafalgar, en cuyos brazos murió el famoso almirante. Hardy intentó valerosamente la resistencia contra la tercera fragata española para ayudar a escapar a Nelson, pero pronto tuvo que entregarse, con lo que la fragata española fue recuperada.

No mucho después tuvo lugar el consabido intercambio de prisioneros, y Nelson tuvo consideraciones muy especiales con don Jacobo Stuart, como sabemos comandante de la “Sabina” y único prisionero que conservó, que había sido conducido a su fragata, al que devolvió la espada y reconoció que se había batido con valentía. Es más, envió al superior de Stuart, Gastón, la siguiente carta:

“No puedo permitir que don Jacobo vuelva a su lado sin expresarle mi admiración por su valeroso comportamiento. A usted, que ha visto el estado de su nave, no es necesario demostrarle la imposibilidad en que se halló de prolongar la defensa. Yo he perdido en la refriega muchos hombres valientes, pero en nuestros mástiles fuí el más afortunado, de no haber sido así, es probable que hubiera tenido el gusto de conocerle a usted. Pero Dios ha dispuesto las cosas de otro modo, por lo que le estoy agradecido”

Pocas veces se habrá hecho gala de tanta caballerosidad en las luchas navales, pero, y aparte del linaje de Stuart y de su comportamiento, y dejando de lado el carácter de Nelson, el hecho prueba las muy especiales relaciones entre los marinos británicos y los españoles de la época: habiéndose conocido y tratado como aliados en la guerra anterior, entre 1793 y 1796 contra la Revolución Francesa, habían aprendido a respetarse y estimarse mutuamente aunque los avatares de la política internacional los pusiera de nuevo frente a frente.

Por cierto que Nelson, en su afán por enaltecer la resistencia de la “Sabina”, cometió el error de afirmar que la fragata española había tenido nada menos que 164 bajas, cifra completamente imposible en la época, pues sumaría más de la mitad de la dotación y significaría que la fragata había quedado virtualmente destruida, cuando lo cierto es que sobrevivió al combate y participó en muchos más hasta su fin, casi un cuarto de siglo después. Lo cierto es que sufrió las 50 bajas señaladas, aunque como era tristemente usual, muchos de los heridos murieron en los días siguientes, de igual manera que los ingleses.

En cuanto al combate en sí, lo cierto es que resultó una incompleta y costosa victoria para los españoles, y que Nelson tuvo la habilidad de escapar de un enemigo muy superior, que debió haberle podido dar alcance y apresarlo, contando además con las averías de la “Minerve”, el cansancio de su dotación, las serias bajas sufridas y la disminución de la dotación de presa. Tal vez la excesiva prudencia y descoordinación de los españoles fueran la causa de que el triunfo no fuera completo.

Pero todas estas consideraciones no nos deben hacer olvidar que se trató de la única ocasión en la que el gran marino británico tuvo que retirarse con serias pérdidas de un combate naval y confiar

en la huida, abandonando la presa recién hecha y a su dotación, mandada por uno de sus más íntimos amigos.

Ya hubieran querido para sí otros de sus enemigos de entonces, fueran franceses, holandeses o daneses, poder decir en cualquier ocasión que habían visto la popa del buque de Nelson.

Y, desde luego, si aquella modesta victoria la hubieran conseguido buques de cualquiera de estas naciones, no hubiera permanecido virtualmente desconocida hasta la fecha.

CORSARIOS ESPAÑOLES

P

ara muchos parecerá poco menos que una flagrante contradicción el juntar el sustantivo corsario con el adjetivo español, como si eso apenas hubiera llegado a existir. El tópico se explica en parte, aparte del desconocimiento de nuestra Historia Naval, por la evidente reticencia de algunos de los reyes de la Casa de Austria, especialmente Felipe II, a servirse de tal auxilio para sus armadas regulares, pero lo cierto es que hubo muchos y magníficos corsarios españoles desde al menos el reinado de Felipe IV hasta comienzos del XIX. De hecho, ya han salido citados algunos en nuestra narración.

Por citar el ejemplo más conocido, en la “Guerra de la Oreja de Jenkins”, de la que ya hemos hecho mención por el combate de Sicié y por la gesta del “Glorioso”, los corsarios españoles se lucieron.

A fines de 1744, y según datos del historiador británico Campbell, los corsarios españoles habían apresado desde el inicio de las hostilidades en 1739, nada menos que 786 embarcaciones enemigas, dato que posiblemente esté rebajado sobre el real. Según el propio Parlamento británico, el valor de las presas hechas por los españoles en esa guerra ascendió a 1.300.000 libras esterlinas de entonces.

Una relación, publicada en Madrid en 1741, dando fechas, nombres y puertos, cifraba por entonces las capturas del año

anterior en 487 buques, valorados con su carga en 3.850.000 pesos.

Según el mismo Campbell, que trabajó sobre documentos parlamentarios británicos, tal vez más destinados a calmar al iritado público que a establecer la verdad, en el curso de 1743 los españoles hicieron 262 presas a los ingleses por un valor de 567.000 libras esterlinas, mientras que éstos sólo hicieron unas 145, con un valor total de 754.000 libras. Ello parece deberse, y así incluso se ha escrito y publicado, a que el valor medio de los buques y cargas españoles era superior. Pero el caso está completamente distorsionado por la captura de la nao de Acapulco llamada "Covadonga", que representó, con mucho, la mayor parte del valor total apresado.

Campbell también afirma que, a fines de 1744, los españoles habían hecho un total de 786 presas, como ya sabemos, por 850 los ingleses, mientras que el francés Hamecourt, trabajando sobre documentación oficial, afirma que sólo en 1745, los aliados hicieron otras 769.

En resumidas cuentas, el ya citado historiador británico afirma que, durante la guerra, los ingleses apresaron 1.249 buques de todas clases a los españoles y 2.185 a los franceses, pese a que éstos sólo lucharon entre 1744 y 1748, es decir, menos de la mitad del tiempo que los españoles. Los ingleses perdieron un total de 3.258 barcos.

Las cifras expuestas son muy significativas, aunque sean parciales, como lo son las del reciente trabajo de Otero Lana sobre la cuestión, que sólo cuenta los corsarios peninsulares y que han dejado documentación.

En cualquier caso, la cuestión queda clara: los corsarios españoles desde 1739 a 1748, y los franceses desde 1744, causaron al menos tanto daño a la navegación enemiga como el que sufrió la suya, lo que significó todo un agravio para la poderosa "Royal Navy", que por entonces duplicaba al menos la cifra de navíos de los dos aliados juntos, y que, por ello, supuestamente, dominaba los mares.

Es necesario recordar, para valorar estas cifras, que la mayor parte de los buques apresados por uno u otro bando eran muy pequeños, pues durante todo el XVIII se consideraba ya un buque de gran importancia y valor a un simple bergantín armado con una decena de pequeños cañones y con menos de 50 hombres en su tripulación, lo que hacía, paralelamente, que los corsarios no tuvieran que ser ni mucho más grandes ni mucho mejor armados, aunque y por motivos obvios, llevaban muchos más hombres que los mercantes.

Nada se ha estudiado, que sepamos, del curso español en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, pero las cifras debieron ser numéricamente y comparativamente aún mayores, teniendo en cuenta que en dicha contienda, la “Royal Navy” en absoluto pudo controlar los mares en el grado en que lo había conseguido durante las anteriores.

Pero, y para nuestro propósito, creemos más interesante dar algunas noticias de los corsarios españoles durante los verdaderos “años negros” de nuestro poder naval: de 1796 a 1808, cuando parecía que nada podía oponerse a los triunfantes marinos británicos.

Carecemos igualmente de una visión de conjunto, por eso nos limitaremos a reseñar lo que consiguió una familia de corsarios de una de las más pequeñas islas españolas, Ibiza, que ha sido cuna siempre de grandes marinos.

Los Sala, una familia de corsarios

E

n el otoño de 1797, y tras su victoria de febrero de aquel año en San Vicente, los marinos británicos disfrutaban del dominio de las aguas españolas, con la escuadra de Mazarredo bloqueada en Cádiz, como sabemos.

Hacia octubre de aquel año, las costas baleares se hallaban amenazadas por un hábil corsario enemigo que había conseguido varias presas, anulando con ello prácticamente la navegación

comercial, pues no había disponible por entonces en aquellas aguas buque alguno de la Armada.

El propio capitán general de las islas, don Antonio Cornel, invitó a los patrones mercantes a armarse en corso para combatir a tal enemigo, presentándose voluntarios don Juan y don Pedro Sala, padre e hijo respectivamente. Lo curioso es que don Pedro, el hijo de 23 años, era el capitán del jabeque familiar, figurando su padre, de 59 años, como segundo de a bordo.

El buque se llamaba “Nuestra Señora del Rosario”, alias “Cornel”, al que se armó con 14 pequeñas piezas de a sólo 4 libras, trabucos de borda o esmeriles, fusiles, pistolas y armas blancas, aparte de un crecido número de “frascos de fuego”, o recipientes de cristal, medio llenos de pólvora y con una larga mecha, que eran lanzados a mano en los abordajes como granadas incendiarias, y que eran el arma preferida y tradicional de los corsarios baleares. La dotación la componían 82 hombres.

A primeros de noviembre se hicieron a la mar, no tardando en avistar al corsario enemigo, el bergantín “Undanted”, al mando de Michael Martin, armado con cinco cañones de a 6, cinco de a 4 y cuatro de a 3, un total equivalente o superior al español. Pero en el combate que siguió, el “Cornel” apresó a su enemigo, causándole siete muertos y cinco heridos, rindiéndose los 28 restantes, por sólo un muerto entre los españoles y un número indeterminado de heridos.

La alegría en las islas fue grande, y el mismo capitán general solicitó para los Sala la recompensa de alférez de fragata graduado, es decir, un grado honorífico, recordando precedentes como el del propio Barceló. Pero el entonces ministro de Marina, Lángara, no la consideró oportuna.

Vuelto a la mar el “Cornel”, el 22 de diciembre de aquel mismo año avistó a otro buque inglés, a unas quince millas de Ibiza, al que dio caza seguidamente, prolongándose la persecución desde la mañana temprano a eso de las tres de la tarde. Los españoles le dispararon durante ese tiempo con sus “miras” o cañones de proa,

hasta que finalmente se rindió, pasando su capitán en un bote a rendirse al jabeque español. Resultó llamarse “Lion” y llevar dos cañones de a 9, ocho de a 4 y ocho pedreros, con los que bien pudiera haber hecho mayor resistencia, pues de nuevo eran equivalentes o superiores a los del español. De su tripulación, formada de 34 hombres, resultaron muertos dos y heridos otros dos. Llevaba a bordo nada menos que 1.500 fanegas de trigo, y había salido hacía doce días de Gibraltar, espacio de tiempo en el que había apresado dos jabeques españoles pequeños, por lo que a la satisfacción de su victoria, podían los Sala añadir la de haber eliminado otro peligroso corsario enemigo.

De nuevo el capitán general pidió la citada recompensa para ellos, y ahora la consiguieron, con fecha de 5 de marzo de 1798.

El 13 de mayo de aquel año, el incansable “Cornel” daba escolta a un convoy de seis buques mercantes, desde Cartagena a Palma e Ibiza, cuando se encontró, a eso de las seis de la mañana, con un poderoso jabeque enemigo, con aparejo redondo, armado con 18 cañones y 4 carroñadas, con los fondos forrados de cobre y con unos 140 tripulantes, cosas todas que le acreditaban como buque de guerra, no un simple corsario, y desde luego, muy superior al ibicenco.

El enemigo, que tenía el barlovento, se lanzó sobre el “Cornel”, embistiéndole por la aleta de estribor, y virando éste sobre el contrario, quedaron unidos por la misma banda, aunque con las proas en direcciones opuestas.

Inmediatamente se abrió fuego por ambas partes, comenzando un duro combate que se prolongó por cuatro horas, disparándose ambos con todo lo que tenían, y llenando el español la cubierta enemiga con los frascos de fuego, pues consta que gastó todos.

Estaba el inglés destrozado por el fuego de los españoles, con varios incendios a bordo, la cubierta llena de muertos y heridos, observándose que muchos se tiraban al agua con las ropas ardiendo, mientras que su buque presentaba un gran boquete en la flotación, manándole sangre por los imbornales. Un audaz marinero

del “Cornel” saltó al buque enemigo y cortó varios cabos de labor de su trinquete.

Ya lo daban los ibicencos por apresado cuando una desgracia imprevista los dejó paralizados: uno de los trabucos de borda del inglés alcanzó con un tiro de metralla a don Pedro Sala en la garganta, hiriéndole mortalmente. Cabe imaginar la angustia del padre y de toda la tripulación: durante un rato no atendieron sino al herido, cosa que aprovechó el inglés para separarse y huir.

Don Juan se repuso y ordenó la caza, pero el jabeque español había perdido la antena del mesana y rendido el velacho, por lo que resultó imposible alcanzarlo. Pero el enemigo había sido claramente vencido, se retiraba destrozado, incendiado y con muchas bajas, dándose por descontado que se hundiría al poco, o que de llegar a Orán o Argel, donde pareció que se dirigía, quedaría poco menos que inútil. No hemos conseguido identificar al buque ni saber su destino final.

Al día siguiente falleció de sus heridas el capitán ibicenco, así como uno de sus hombres, herido en el pecho por dos balas de otro trabucazo, junto a doce heridos. El precio había sido alto, pero habían salvado al convoy y derrotado a un enemigo muy superior.

Tal hecho fue recompensado largamente, otorgándose pensión vitalicia a la viuda del capitán y a la madre viuda del marinero don Francisco Núñez, el otro muerto. A don Juan Sala se le reconoció el empleo efectivo de alférez de fragata, se concedieron medallas a los heridos y al marinero que saltó al buque enemigo, y hasta el capellán recibió una “prebenda”.

Curiosamente las medallas les fueron impuestas por el nuevo capitán general, nada menos que don Gregorio García de la Cuesta, luego famoso general de nuestra Guerra de la Independencia. Por último, se dieron las gracias del rey a toda la tripulación por “una acción tan gloriosa y heroica, manifestándoles que queda muy satisfecho de su valor y bizarría”, publicándose además los hechos en la oficial “Gaceta de Madrid”.

El “Cornel”, al mando ahora del ya alférez de fragata don Juan Sala, cosechó nuevos éxitos, apresando el 15 de agosto un falucho inglés de dos cañones de a 4 y de a 2, seis trabucos y 18 hombres, entre ellos, y según declaración propia, tres oficiales «le la “Royal Navy”. El 23 de diciembre apresó sobre la costa de Valencia al “Seafox”, de siete cañones y 30 tripulantes.

Con todo aquello, el “Cornel” se había labrado una merecida fama y la inquina del enemigo. Pero su buena suerte no duró mucho, pues el 11 de febrero de 1799 fue a su vez apresado por un buque de porte superior, sin que conozcamos los detalles, salvo que don Juan fue hecho prisionero, siendo liberado tres años después, al firmarse la paz, muriendo poco después por causas naturales.

Pero don Juan tenía otro hijo, don Gabriel, que, animado por su paisanos, pronto puso en el agua un segundo “Cornel”, mejor que el primero, armado con 16 piezas y con 91 tripulantes, con el que todavía pudo apresar, antes del fin de las hostilidades, una goleta corsaria, la “Neneroven”, con un cañón y cuatro pedreros, y poco después a una galeota. Tras una larga carrera al mando de corsarios, también don Gabriel consiguió el grado honorífico de alférez de fragata.

Aquella modesta familia de marinos, cuyo único capital era el buque que mandaban, fue capaz de apresar seis buques enemigos armados, de los que al menos dos eran equivalentes en tamaño y poder artillero al suyo, y de destrozarse otro de mayor fuerza. Tal vez sus hazañas parezcan modestas por comparación con otras que hemos señalado, pero no por ello fueron menos meritorias.

Riquer vence a “El Papa”

P

ero los Sala no fueron ni los únicos ni los últimos corsarios de Ibiza, uno de sus combates más honrosos tuvo lugar el 1 de junio de 1806, es decir, meses después de Trafalgar, y lo protagonizó don Antonio Riquer, nacido en 1773, y ya con un honroso historial de corsario.

De nuevo asolaba aquellas costas un corsario enemigo, el “Felicity”, un bergantín poderosamente artillado, pues montaba nada menos que dos cañones de a 16 libras, cuatro de a 12, dos carroñadas de a 48 y dos de a 24, lo que le hacía muy superior a casi cualquier corsario español. Su dotación, inusualmente grande para los buques corsarios británicos, sumaba 65 hombres. Entre otras hazañas había vencido al corsario español “Carmen”, al que abrumó con su artillería de tal modo que su tripulación lo abandonó, dejando solo al capitán, don Pedro Barceló, que hundió su buque antes de entregarlo.

Su capitán era un tal Michele Novelli, apodado curiosamente “El Papa”, tal vez por ser nacido en los Estados Pontificios, que había mandado previamente los corsarios “Superb” y “Eagle”, llevando ya doce años al servicio de los ingleses.

Riquer estaba carenando su jabeque “San Antonio”, alias “Vives” en puerto, cuando le llegó la noticia de que el azote de dichas costas se hallaba sobre la isla de Tagomago, su buque no tenía más que seis cañones de a 8 y de a 4, pero no dudó en activar las

reparaciones y salir aquella misma mañana a combatir, reforzando su tripulación con voluntarios hasta totalizar unos cien hombres.

Dado a la vela, se dirigió derecho contra el corsario inglés, y sin entablar apenas combate artillero, respondiendo sólo con dos cañonazos a las cuatro descargas del inglés, pues conocía de sobra su inferioridad, se lanzó al abordaje. De nuevo los ibicencos hicieron buen uso de los frascos de luego, y aunque el fuego enemigo era terrible, pasaron al buque contrario dispuestos a rendirlo.

El combate, durísimo, se decidió en sólo veinte minutos, hasta que el enemigo se rindió con 11 muertos y 25 heridos y quemados, aparte de otros muchos caídos o arrojados al agua, que fueron luego recogidos. Los españoles tuvieron 5 muertos, entre ellos el propio padre de Riquer, don Francisco, que era el segundo, y 22 heridos, entre ellos el mismo capellán, de astillazo. Novelli, herido, se refugió en su camarote, de donde sólo salió después que el capitán español le asegurara que nada debía de temer.

Resulta curiosa una anécdota del abordaje: un inglés disparó su pistola a bocajarro sobre Riquer, pero le falló el tiro, por lo que se la tiró a la cara, hiriendo al español, que, no obstante, se rehízo, tomó a su enemigo en brazos y lo arrojó por la borda.

Curiosamente, y pese a ser el vencedor, el jabeque español quedó en mucho peor estado que el buque enemigo, debido a su inferioridad artillera, por lo que los ibicencos pasaron a marinar su presa, remolcando al desmantelado "San Antonio".

A don Antonio Riquer se le dio el grado honorífico de alférez de fragata, recompensándose también a los tripulantes heridos, a las viudas de los muertos y a algunos presidiarios que se ofrecieron voluntarios para la acción con la libertad o la reducción de su pena.

Riquer falleció muchos años después, con nuevos y destacados servicios, habiendo llegado al grado honorífico de teniente de fragata, seguramente inferior a sus méritos.

Conclusión

C

reemos que bastan con estos pequeños botones de muestra para llegar a la conclusión de que sí existieron corsarios españoles y que fueron capaces de batirse victoriosamente contra un enemigo tan supuesta como tópicamente superior en estas lides como los británicos.

Lo que más enaltece las hazañas de la familia Sala o de Riquer, es que sus modestas victorias fueron logradas en unos años en que el enemigo, como nunca antes, era tan abrumador en todos los aspectos y tenía la moral tan crecida. Y pese a ello, salieron a combatir con sus modestos jabeques corsarios, sumariamente armados, y lograron conseguir el éxito.

BIBLIOGRAFÍA

LLABRÉS BERNAL, Juan: Apuntes para la Historia Marítima de Ibiza, Palma de Mallorca, 1978.

OTERO LANA, Enrique: La Guerra de la Oreja de Jenkins y el Corso español (1739— 1748), Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n° 44, Madrid, 2004.

LAS CAÑONERAS

Y

a hemos visto como las cañoneras ideadas por Barceló resultaron ser un arma formidable, que bien pudo haber conseguido la victoria en Gibraltar, y que, desde luego, la obtuvo en Argel por dos veces consecutivas y de forma definitiva.

Pero una cosa es el bombardeo de plazas y otra, muy distinta, los combates navales, y en éstos, las cañoneras, como si fuesen diminutas galeras, alcanzaron reiteradas victorias en los años más oscuros de nuestro poder naval, los que van de 1797 a 1805, del combate de San Vicente al de Trafalgar.

Suele pasar que se desprecia comúnmente a las unidades ligeras de las escuadras, como algo irrelevante o simplemente pintoresco, pero en muchas ocasiones, cuando los “grandotes” fallan, tienen que ser esas unidades ligeras las que cubran el hueco, salven el honor e impongan respeto a un crecido enemigo.

Que “no hay enemigo pequeño” es una gran verdad, demostrada hasta la saciedad por nuestras cañoneras en aquellos años.

La defensa y el bloqueo de Cádiz (1797-1799)

C

omo es bien sabido, la escuadra española al mando de un Córdoba que no era el mismo gran jefe de la guerra precedente, sufrió el 14 de febrero de 1797 un duro revés frente a la británica de Jervis, frente al cabo de San Vicente, sufriendo la pérdida de cuatro

navíos. La derrotada escuadra tuvo que refugiarse en Cádiz, mientras que la vencedora se dirigió al mismo puerto con la intención de explotar su éxito en todo lo posible.

Hubo un muy necesario relevo en el mando español, y mientras los responsables de la derrota eran sumariados, el gran Mazarredo izó su insignia en el “Concepción” el 10 de abril de aquel año, contando como subordinados, que él mismo escogió, a personajes del relieve de Gravina, Escaño (jefe de Estado Mayor) y Churruca, entre otros.

Se puede decir que todo estaba por hacer, pues lo cierto es que la escuadra había partido al combate en una disposición muy insatisfactoria: los buques, faltos de puesta a punto, con malas dotaciones, falta de llaves de fuego en las piezas, en vez del tradicional y ya obsoleto botafuego, y hasta con un armamento portátil poco menos que inútil, pues fusiles, carabinas y pistolas se habían cedido al Ejército durante la campaña anterior contra los revolucionarios franceses, la llamada “Guerra de los Pirineos”, y como tal armamento no había sido devuelto, los buques debieron partir al combate con las armas que, por antiguas, defectuosas o averiadas, quedaron en los arsenales sin entregar, con los efectos que cabía esperar cuando y en el mencionado combate, los ingleses pasaron al abordaje de nuestros navíos. Y a todas esas carencias y bajas había que añadir la subsiguiente baja moral.

Desde el 2 de abril se formalizó el bloqueo británico, con un total de navíos, ocho de los cuales eran de tres puentes, cinco fragatas y varios menores, flota muy superior a los 20 navíos que, malamente, se podían aprestar en Cádiz, y con todos los problemas antedichos. Así que durante abril y mayo, los bloqueadores se apuntaron algunos fáciles éxitos, apresando a un bergantín y una tartana mercantes, y, de forma mucho más seria, a dos fragatas que venían con carga de América, desconocedoras de la situación, la “Elena” y la “Ninfa”, que rodeadas por muy superiores enemigos, se acoderaron para resistir en la playa de Conil, siendo zabordada la primera por su dotación, y apresada la segunda. El 4 de mayo

efectuaron cuatro navíos británicos un bombardeo de tanteo sobre Rota, siendo rechazados por las baterías de costa y las cañoneras.

Desde el primer momento, Mazarredo pensó que la mejor defensa de la ciudad, del puerto y de la escuadra, sería la efectuada por las cañoneras. Desgraciadamente sólo había siete en el arsenal y desarmadas, además de seis obuseras y cuatro bombarderas, así que se decidió reforzar la pequeña escuadrilla con 23 lanchas de navíos, a las que se armó con un cañón de a 24, y otras 23 embarcaciones más, entre lanchas de fragatas y botes de navíos, así como muchas otras, menores y para servicios secundarios, así como algún falucho.

Posteriormente, y ante la experiencia de los combates, se artillaron otros diez pequeños faluchos de la bahía, ocho con piezas de a 24, uno de ellos con hornillos para poder disparar “balas rojas”, y dos con obuses de a 9 pulgadas, estando todos ellos armados además con un pequeño pedrero de a 3 libras para luchar contra las embarcaciones menores enemigas. También, y aunque se utilizaron poco, se artillaron ocho tartanas, cada una con dos cañones y hornillos. Para sus dotaciones se emplearon las de la escuadra, incluidos bastantes soldados del Ejército en funciones de Infantería de Marina, práctica común entonces en todas las marinas, incluso en la “Royal Navy”.

Los británicos, como los españoles ante Gibraltar o ante Argel, no expusieron a sus navíos al fuego de las baterías de la plaza, por lo que emplearon igualmente las lanchas y botes de los buques de su escuadra, embarcaciones poco menos que iguales a las españolas, aunque no tan poderosamente armadas, pues sólo iban artilladas con piezas menores, aptas para el abordaje. Por ello mismo, las lanchas británicas eran más ligeras y maniobreras que las españolas, al no llevar el enorme peso de la pieza de a 24 libras.

La táctica británica era operar de noche, intentando sorprender de costado a las españolas, evitando así el fuego de su potente pieza, y pasar al abordaje. Pero las españolas atacaban en línea, con sus proas apuntando al enemigo y cubriéndose unas a otras,

por lo que era muy difícil sorprenderlas de costado. De todos modos, los españoles ya hemos visto que también habían embarcado piezas ligeras para la autodefensa en las que eran más grandes, y reforzado las dotaciones con Infantería de Marina o del Ejército.

Con sus lanchas los británicos pretendían abrir paso a sus bombarderas, que serían las encargadas de doblegar la ciudad y la escuadra. Pero los planes les salieron mal.

Ya el 11 de junio las cañoneras se apuntaron su segundo éxito, el primero, como recordaremos, fue el fallido bombardeo de Rota, al impedir que una fuerza británica de un navío, una balandra y bastantes botes se apoderaran de unos faluchos mercantes que pretendían entrar en el puerto.

Pero el 2 de julio recibieron por fin los bloqueadores dos buques bombarderos con los que atacar la plaza.

La noche del día siguiente comenzó el ataque, dirigiéndose los dos buques bombarderos hacia Cádiz, escoltados por decenas de botes armados, alguna balandra, una fragata y el navío "Goliath". Hacia las dos de la madrugada se toparon con las cañoneras españolas, al mando de Escaño y de Gravina, quienes ya se habían destacado en Gibraltar y Argel a las órdenes de Barceló.

El combate fue durísimo, pero al final, las descargas intercaladas españolas de bala y metralla hicieron fracasar el intento de bombardeo, con severas bajas entre los atacantes, no especificadas pero muy sensibles, y muy ligeras entre los españoles. Los atacantes sólo habían conseguido disparar 16 bombas contra la ciudad y escuadra, con resultados casi nulos. Compare el lector con los precedentes bombardeos de Argel.

Sin embargo, se tomaron un pequeño desquite esa misma noche en una escaramuza aislada: de La Caleta habían comenzado a salir algunas otras cañoneras con el objetivo de atacar a un navío inglés fondeado en las proximidades. En medio de la oscuridad no advirtieron que se les echaba encima una escuadrilla de botes enemigos, que se lanzaron al abordaje, apresando las tres primeras

españolas. La lucha fue durísima, tomando en ella personalmente parte el propio Nelson, que salvó por dos veces la vida y según confesión propia, gracias a la intervención del patrón de su lancha, John Sykes, la segunda vez interponiéndose y recibiendo en la cabeza el sablazo que iba dirigido contra Nelson. Y bien pudo haber acabado aquí, en sus inicios y enfrentándose con las cañoneras, la carrera del gran marino británico.

Cabe deducir la dureza de la lucha por el hecho de que en la abordada por Nelson, al mando del teniente de navío Irigoyen, jefe de la escuadrilla, murieron 18 de sus 30 tripulantes, quedando casi todos los demás heridos, incluidos Irigoyen y su segundo. Algo parecido sucedió en las otras dos, resultando muerto el comandante de una, Cabaleri, y herido el otro, Ferri. Con su habitual caballerosidad, Nelson encomió el valor de los españoles y puso en libertad al día siguiente a los oficiales heridos.

El mando de la escuadrilla pasó al capitán de fragata don Antonio Miralles, que se destacó especialmente en ésta y en otras campañas como jefe y organizador de fuerzas sutiles, llegando a asesorar a nuestros aliados de entonces, los franceses.

Animados tal vez por este éxito parcial, debieron pensar los británicos que las cañoneras no eran tan temibles, e intentaron repetir el bombardeo en la noche del 5 de julio. Esta vez se encargaría de ello la goleta bombardera "Thunder", apoyada por las "Terror" y "Stromboli", escoltadas de nuevo las tres por decenas de botes y con el apoyo de unidades mayores.

Cuando apenas habían disparado 19 bombas, de las que sólo 8 cayeron en Cádiz, la formación atacante fue interceptada a eso de las diez y media de la noche por las cañoneras españolas, reforzadas por otras 15 a las once y cuarto, y continuando el duro fuego por ambas partes hasta eso de la una y media, en que los británicos se retiraron con serias bajas y averías, por muy pocas los españoles, aunque esta vez el combate fue menos enconado que la primera noche.

Sin embargo, esta vez resultó mucho más difícil a los atacantes ocultar sus pérdidas: tres de sus botes al menos fueron hundidos por el fuego de las cañoneras, y una lancha, nada menos que la del navío "Victory", apareció a la mañana siguiente varada y abandonada en la playa de Santa María. Mejor aún fue observar que la goleta bombardera "Thunder", en que habían puesto tantas esperanzas, fue acribillada y desmantelada de tal modo que fue abandonada también por su dotación a la deriva, salvándose sólo de ser apresada gracias al remolque de una fragata enemiga, pero quedando el buque completamente inutilizado.

Tras el doble fracaso, los británicos se mostraron mucho más prudentes, montando sólo dos amagos de bombardeo los días 9 y 10 de julio, bien que a la luz del día, con viento para tener el apoyo de su escuadra, y con nada menos que 70 lanchas y botes, pese a lo cual, y una vez que aparecieron las cañoneras en formación, desistieron del intento sin haber lanzado una sola bomba y tras cortas escaramuzas.

Las cañoneras, paralelamente al fracaso del enemigo, se crecieron, y por orden de Mazarredo salieron el día 12 a atacar a la división de navíos enemigos, llamada de "exploración" o "ligera", que era la encargada de aproximarse más a tierra y estrechar el bloqueo.

Para ello, las cañoneras aprovecharon una calma, operando de forma semejante a como siglos antes habían hecho las galeras, batiendo al enemigo de enfilada por proa y popa, no exponiéndose al fuego de sus costados. Pero resultaba además que el pequeño blanco de las cañoneras impedía prácticamente el acertarlas con los primitivos métodos de puntería de la época y los poco precisos cañones de ánima lisa y avancarga, mientras que ellas rompían luego a gran distancia con sus grandes piezas de a 24 sobre blancos mucho mayores, normalmente por turno. Los británicos probaron a disparar con metralla, con la esperanza de que alguno de los balines las acertara, pero aún en ese improbable caso, los daños y bajas causadas eran mínimos.

Esta vez se levantó una providencial brisa que permitió retirarse a los navíos británicos, que ya sabían lo que podían esperar de sus pequeñas enemigas. Pero, como veremos, no siempre les acompañó la suerte.

El caso es que, con ello, la escuadra británica se limitó desde entonces a bloquear Cádiz desde larga distancia, pues las cañoneras no podían operar en mar abierto, sobre todo si había oleaje, y así, en palabras del propio Escaño, de quien hemos recogido todos estos datos:

“Quedó el comercio de las costas de Poniente y Levante tan expedito como si no hubiera bloqueo”

Viendo que ante Cádiz nada podía conseguirse, Jervis envió a Nelson a Tenerife, en busca de mejor suerte, al mando de cuatro navíos, tres fragatas y un escampavía. Sólo que, como sabemos, allí Nelson perdió la batalla y su brazo derecho.

El tedioso y ya casi ineficaz bloqueo de Cádiz sólo se animaba cuando algún buque intentaba entrar en la bahía.

El 28 de noviembre, por ejemplo, un falucho armado como cañonera logró un resonante triunfo frente a Rota al apresar al corsario “Culloden” al abordaje, recuperando además las dos tartanas mercantes que éste acababa de apresar.

El 6 de febrero de 1798 salió la escuadra de Mazarredo, más por formar las dotaciones y obligar al enemigo a reforzar su bloqueo que buscando combate, ahuyentando a su división de exploración. Así se le obligaba además a un costoso y molesto bloqueo con tiempos invernales y a no bajar la guardia.

De todas maneras algo se relajaron los bloqueadores, pues el 21 de febrero consiguió escapar la fragata “Santa Brígida”, con azogues para Veracruz, y el 10 de abril, la agrupación del navío “Monarca” y las fragatas “Paz” y “Perla” con tropas para Venezuela. Por cierto que el “Monarca”, al mando del capitán de navío don José

Justo Salcedo, hizo una magnífica campaña, apresando de paso cuatro mercantes enemigos y volviendo a España con dos millones de pesos, pese a ser perseguido por el enemigo con dos navíos.

Al día siguiente, 11 de abril, las cañoneras consiguieron que encallara frente a Punta de Rota la fragata corsaria enemiga "Boston", de 40 cañones. Otra intentó ayudarla a salir del trance con un remolque, pero las cañoneras lo hicieron imposible con su fuego, evacuando los británicos la encallada y prendiéndola fuego, pese a lo cual, los españoles pudieron recuperar buena parte de sus equipos y armamento.

El 19 de abril las cañoneras atacaron al navío de 74 cañones "Alexander", que se había acercado imprudentemente a la costa, sorprendiéndole una calma. Fue intensamente cañoneado durante dos horas, perdiendo un total de 100 hombres entre muertos y heridos, pero salvándose "in extremis" cuando ya se daba por perdido, gracias a una providencial ráfaga de aire.

Poco después las incansables cañoneras liberaron a un corsario francés de caer ante un navío y una fragata enemigos, y el día 22 les tocó el turno de sufrir el fuego a los navíos "Teseus" y "Achilles", que tuvieron que desistir de apresar a dos polacras.

Los meses siguientes contemplaron reiteradamente hechos análogos: navíos y fragatas británicas que no pueden apresar mercantes que van a Cádiz por protegerlos las cañoneras. En tales combates resultaron apresados los botes de los navíos "Namur", "Edgar" y "Royal George", éste último un tres puentes, a tan bajo coste, que la única baja consignada es la muerte en este último enfrentamiento del alférez de navío don Francisco Piscar.

Aún el 20 de septiembre debió de pasar por la prueba de ser intensamente batido el navío "Powerful", y a medio tiro de cañón durante una hora, salvándole sólo que la mucha mar impidió a las cañoneras rematar su tarea, aunque de nuevo hundieron su bote.

El 20 de diciembre zarparon de Cádiz con toda seguridad, pues un temporal había hecho separarse a los bloqueadores hasta Tetuán, los navíos "San Idefonso" y "San Fulgencio", para México y

con transporte de tropas, y con el mismo encargo y para Surinam, cuatro fragatas. Poco después arribaron a Cádiz sin problemas los bergantines “Ligero” y “Cazador”.

Así el bloqueo se fue diluyendo hasta que el 13 de mayo salió de Cádiz la escuadra, fuerte de sólo 17 navíos por la falta de marinería, que se reunió con la francesa y terminó en Brest, pero esa es ya otra historia.

Toda la campaña se puede resumir en las palabras de Escaño, que, por cierto, no ahorra elogios a sus enemigos de entonces:

“El que conozca el carácter inglés, su historia naval y los sucesos de esta guerra en otras partes, se admirará de que los valientes britanos no procuraran indemnizarse de haber sido rechazado el bombardeo, de haberseles destruido dos navíos y una fragata, cañoneando a todo el que se acercaba. La flor de la primera marina, los vencedores de Abukir, estuvieron delante de Cádiz limitando sus operaciones a un bloqueo de alta mar, porque la navegación de cabotaje no se atrevieron a impedirlo. Este milagro se debió a las sabias providencias del general (almirante) Mazarredo y a la vigilancia, fatiga y constancia de todos los jefes y oficiales que servían a sus órdenes.

Para el proverbial gracejo gaditano, la campaña se resumió así:

“De qué le sirve a los ingleses tener fragatas ligeras, si saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras”

Claro que fue gracias a los hombres que las mandaron y dotaron, pero las humildes cañoneras habían impedido los ataques a Cádiz, habían restaurado la moral de la vencida escuadra y habían propinado un severo correctivo a sus enemigos: al coste de tres cañoneras apresadas por el enemigo, más otra perdida por

accidente, habían hundido o apresado al menos una decena de lanchas enemigas, una fragata y un corsario, habían dañado seriamente al menos a dos navíos y desmantelado por completo a la goleta bombardera, y habían convertido lo que debiera haber sido un estrecho bloqueo, salpicado como era costumbre de la “Royal Navy” por ataques, bombardeos y audaces golpes de mano contra la costa enemiga, en una temerosa vigilancia a distancia, que no impidió, por ejemplo, la salida de tres navíos y siete fragatas con comisiones de la mayor importancia, y de un gran número de mercantes.

A su estilo, modestamente, habían logrado una gran victoria y contra unos enemigos formidables, pues y como decía Escaño, varios de los navíos británicos castigados eran los veteranos de Abukir.

El Estrecho de Gibraltar

R

esulta prácticamente imposible dar cuenta de todos los combates que se produjeron por entonces, y hasta que en 1808, cambiaran espectacularmente amigos y enemigos.

Sólo considerar que si los mismos navíos británicos temían a las cañoneras, cabe imaginar lo que sucedería con las unidades menores: bergantines, goletas, etc, de muy inferior potencia. Y ni las cañoneras armadas por los británicos ni la táctica de disparar a gran distancia con metralla les sirvió de mucho.

Comprobada la utilidad de las cañoneras para el combate naval, siempre que no se alejaran mucho de la costa, se decidió establecer un apostadero de ellas en Algeciras, con el objeto de atacar el tráfico enemigo a y desde Gibraltar o por el Estrecho.

Uno de los jefes más destacados de esta flotilla fue don Francisco Mourelle de la Rúa, nacido en Galicia en 1755 y muerto en Cádiz en 1820, que entró como piloto en la Armada llegando al final a ser jefe de escuadra. Mourelle es recordado hoy sobre todo por sus viajes de exploración en el Pacífico, pero lo cierto es que su hoja de servicios recoge muchos de sus combates afortunados al frente de las cañoneras.

En abril de 1797 fue destinado a Algeciras como segundo comandante de la flotilla y apostadero, llegando a ser el superior ya en diciembre de 1804, participando en aquellos años en nada

menos que 41 combates, lo que prueba la actividad de las cañoneras.

Por citar uno de los más empeñados y afortunados, narraremos sucintamente el que tuvo lugar en esas aguas la noche del 19 de enero de 1799.

A eso de las dos de la tarde de aquel día zarpó de Gibraltar un convoy británico de cuatro fragatas y tres bergantines mercantes, escoltados por un navío de 74 cañones y un bergantín de 18. Por el temor a las cañoneras españolas se les sumaron en la primera singladura tres cañoneras inglesas.

De Algeciras zarpó una hora después una escuadrilla de 14 cañoneras, con un místico como buque insignia de Mourelle. Pronto ocho formaron en línea, quedando cuatro de reserva y siendo destacadas las otras dos hacia Punta Europa, para coger por retaguardia al enemigo.

Tras varias horas de fuego y maniobras, a eso de las siete y media, ya anochecido, se logró cortar del convoy y rodear por las cañoneras a una fragata y dos bergantines, a los que intentaron rescatar las cañoneras inglesas. Nunca lo hubieran hecho: dos de las cañoneras inglesas fueron apresadas y la otra hundida, mientras que los tres mercantes tuvieron que rendirse.

El combate se estaba produciendo ya bajo el fuego de las baterías británicas de Gibraltar, las de Punta Europa, y de allí salieron otros siete botes británicos dispuestos a recuperar a los suyos. Fueron rechazados, pero una de las cañoneras apresadas consiguió escapar en la confusión subsiguiente.

Poco después entraban en Algeciras triunfantes las catorce cañoneras españolas, con los tres mercantes apresados, así como con la otra cañonera, conduciendo un total de 120 prisioneros, entre ellos el mismo jefe de las cañoneras inglesas de Gibraltar.

Raro fue el día en que no hubo al menos una escaramuza, algunas afortunadas, otras indecisas, y muy raras veces, desfavorables.

Uno de dichos combates, ocurrido casi exactamente un año después, en diciembre de 1800, causó sensación.

Por entonces quedó encalmado en el Estrecho el bergantín de guerra británico “Admiral Paisley”, armado con 16 carroñadas de a 12, poderosas armas, pero de corto alcance. De Algeciras zarpó un falucho, dispuesto a batirlo, armado con una pieza de a 24, como las cañoneras, y dos pequeñas de a 6, para los abordajes.

Durante hora y media el falucho batió al bergantín, que tras sufrir tres muertos y diez heridos en su dotación, incluido el comandante, con el aparejo y casco en malas condiciones, decidió rendirse.

Su comandante, Charles Nevin, debió afrontar un consejo de guerra, saliendo absuelto de perder un buque de 16 cañones frente a uno de tres, aunque ya conocemos la ventaja en calibre y alcance de la pieza pesada española, lo que prueba que ya por entonces sabía el Almirantazgo inglés de lo que eran capaces de hacer nuestras cañoneras, aunque se adujo que una segunda cañonera apoyó a la primera, dato más que dudoso.

El victorioso patrón español, pues encima era una embarcación corsaria, se llamaba don Miguel Villalba y había conseguido en 26 meses de campaña hacer con su barquito nada menos que otras 16 presas, con un total entre todas de 95 cañones y 293 prisioneros. Semejantes éxitos, sobre todo comparados con lo pequeño de su barco, no creemos que tengan parangón en la historia marítima mundial, pese a lo cual ese pequeño gran marino español parece haber pasado desapercibido hasta la fecha.

Casos semejantes se dieron muchas veces en aquellos años, generalizándose por entonces el organizar escuadrillas de cañoneras y faluchos en todos los puertos españoles para su defensa, fueran militares o no, y en los puntos de obligada recalada para el enemigo.

A la ofensiva, las cañoneras atacaban a los buques bloqueadores y a los que estaban en tránsito, y, por supuesto, a los mercantes. A la defensiva escoltaban convoyes mercantes que

barajaban la costa, buscando además el apoyo de las baterías costeras o de las torres de vigilancia.

Pocas veces dejaron las cañoneras de dar un buen escarmiento a sus enemigos.

No podemos reseñar todas estas acciones, pero pronto cobraron tal importancia que empezaron a ser incluidas en las relaciones oficiales, junto a las de los buques grandes de la Armada y las de los corsarios. Una de ellas, realizada entre 1805 y 1807, da cuenta de las acciones que tuvieron lugar en nuestras costas, y la verdad, si nuestros navíos y fragatas hubieran conseguido lo mismo que las cañoneras, Trafalgar significaría hoy una conmemoración muy distinta.

De hecho, incluso después de la famosa batalla, las cañoneras españolas siguieron en su denodada lucha, proporcionándonos muchos de los no escasos éxitos de aquellos años.

Pero es que además, y volviendo ligeramente atrás en el tiempo, las cañoneras salvaron en ocasiones a los navíos, como por ejemplo, a la división de Melgarejo, fondeada en la rada de Aix en julio de 1799, y compuesta de cinco navíos, dos fragatas y un bergantín. El 2 de este mes fueron atacados en su abierto fondeadero, por una escuadra británica de cinco navíos y una división ligera, al mando del comodoro Pole, compuesta de cuatro fragatas, una corbeta, las bombardas "Sulphur", "Volcano" y "Explosion", así como por los botes de la escuadra.

Melgarejo ordenó preparar cañoneras con los botes de su escuadra, y tal maña se dieron rechazando el ataque inglés, que todas las granadas enemigas cayeron cortas, y aunque de nuevo ocultaron sus sin duda graves pérdidas, dejaron en lo sucesivo en paz a la división española, que pudo volver sin problemas a la Patria en septiembre de aquel año.

Nuestros aliados franceses quedaron tan impresionados por aquellos éxitos, que pidieron asesoramiento para hacer las suyas. Por eso el gran almirante francés Latouche Trévillé pidió a Mazarredo, por entonces con su escuadra en Brest, que le cediera

“asesores” para ello, pasando a la flota francesa el capitán de fragata don Antonio Miralles, ya conocido por la defensa de Cádiz, un capataz y ocho operarios. Gracias a ello, los franceses pudieron rechazar dos ataques del propio Nelson contra la flotilla de Boulogne los días 2 y 15 de agosto de 1801.

Como es bien sabido, el 6 de julio de 1801 se había librado un duro combate en Algeciras entre los tres navíos y una fragata de Linois, y la muy superior división británica de Saumarez, de seis navíos y una fragata. Linois se fue contra la costa, buscando el apoyo de las baterías españolas, gracias al cual pudo resistir y rechazar a los británicos, averiando seriamente a casi todos sus navíos, especialmente el “Pompeé”, y el “Hannibal”, que fue apresado.

Por supuesto que los franceses se arrogaron todo el mérito, olvidando seguramente que ambos navíos británicos, al intentar envolver a sus enemigos, encallaron de proa frente a las baterías españolas, que así pudieron acribillarlos a mansalva, y que, por si faltara poco, fueron atacados además por siete cañoneras españolas, las números 2, 3, 4, 7, 8, 12 y 13. Como vemos, las humildes cañoneras no tenían siquiera nombre propio, pero les cabe la distinción de haber sido los primeros buques de la Armada conocidos por su numeral.

Tan duro fue el combate y mucho más de cerca de lo que aconsejaba la táctica de aquellas pequeñas embarcaciones, que cinco de las cañoneras se anegaron, salvándose sólo las números 3 y 7, pero con un saldo total de únicamente seis muertos, incluido el alférez de navío Lobatón, y diez heridos.

Aún después de la lucha contra Gran Bretaña, tuvieron ocasión las cañoneras de lucirse en la Guerra de la Independencia: con ellas se atacó y rindió a la escuadra de Rosily que había quedado en Cádiz tras Trafalgar, y con ellas se defendió la propia ciudad cuando fue sitiada por el enemigo y amenazada de un desembarco por sus propias lanchas, salvando así no sólo el último bastión de la resistencia patriótica, sino incluso la primera Constitución española.

Conclusión

P

ocas veces las unidades ligeras de una Marina cualquiera podrán igualar los méritos de las cañoneras españolas, de 1783 a 1814, o de Argel al Cádiz de la Guerra de la Independencia.

La aparentemente simple, pero eficacísima, idea de Barceló de emplazar pesados cañones de a 24 o de a 18 en botes de remos o en cualquier pequeña embarcación, dió unos frutos espectaculares, y ya hemos visto que hasta fueron imitadas por nuestros aliados de entonces.

En cualquier país civilizado su recuerdo estaría muy presente, y se habría preservado o reconstruido alguna, pues ni es tan caro ni es tan difícil. Pero aquí preferimos conmemorar y celebrar los éxitos ajenos.

BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVO MUSEO NAVAL: Acciones señaladas que han tenido nuestras fuerzas sutiles y corsarios en la presente guerra con Inglaterra desde el año 1805 a principio de 1808, Manuscrito n° 472.

MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: La Marina en la Guerra de la Independencia, Editora Nacional, Madrid, 1974.

MOURELLE, José María: Don Francisco Antonio Mourelle, jefe de escuadra, Crónica Naval, Madrid, 1877.

ESCAÑO, Antonio: *Extracto de los diarios de Mayoría General, Defensa y bloqueo de Cádiz*, Apud QUADRADO y de ROÓ, Elogio

histórico del Excmo Sr. Don Antonio de Escaño, Academia de la Historia, Madrid, 1852, apéndice nº 8, pp 85-130.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII, Actas, Madrid, 2005.

IV PARTE

EL SIGLO XIX: FIN DEL IMPERIO

EL COMBATE DE CALAMIANES

U

na de las luchas menos conocidas de los marinos españoles, pese a ser secular, fue la que mantuvieron desde Legazpi al 98 en aguas filipinas con los piratas musulmanes de Joló y Mindanao.

En aquellas islas dominaba una aristocracia musulmana que no tenía el menor remilgo en saquear buques y poblaciones costeras de paganos y cristianos, llevándose a los prisioneros a los que vendían como esclavos, pues tal era su modo de vida.

Magníficos navegantes y osados guerreros, la debilidad de la presencia española en el archipiélago hizo que el problema no encontrara adecuada solución, problema por cierto no sólo endémico, sino extendido por una vasta área, desde las costas de China hasta Borneo al menos, y que, como es sabido, inspiró al escritor Salgari su serie de novelas sobre Sandokán.

Pero en el siglo XIX, y tras la Emancipación Americana, hubo un nuevo interés en España por explorar, cartografiar y dominar efectivamente sus posesiones en el Pacífico, y aunque el esfuerzo pueda parecer pequeño, fue el mayor hecho en mucho tiempo por nuestro país en aquellas tan lejanas como a veces olvidadas posesiones.

Sólo a fines de siglo, y tras denodadas y tenaces operaciones anfibas se logró dominar por fin aquellos nidos de piratería. Y en aquellas operaciones, famosas más por el valor y la pericia de los hombres que participaron en ellas que por los medios empleados,

se forjó toda una escuela de marinos, desde Méndez Núñez a Cervera y Topete, por citar sólo dos de los más nombrados.

Pero no vamos a hablar de dichas operaciones, sino de uno de los más importantes combates puramente navales que tuvieron lugar contra los piratas, el 3 de mayo de 1851.

Los enemigos enfrentados

P

or aquellos años, y durante mucho más tiempo después, incluso cuando el vapor dio a los españoles una ventaja técnica decisiva sobre sus enemigos, el tipo de embarcación que patrullaba e intentaba mantener la soberanía española y el orden sobre el vasto archipiélago de más de siete mil islas, era la falúa.

La falúa era un bote grande y sólido, cualidades ambas necesarias para la navegación por aquellas duras aguas, con los costados realzados y una pequeña carroza a popa, semejando a distancia buques mucho mayores de lo que realmente eran.

Armaban diez o más remos por banda, pues con frecuencia sus navegaciones se desarrollaban en costas someras y poco conocidas, en manglares o en ríos que remontaban desde el mar. Las arbolaban dos pequeños mástiles con velas místicas generalmente y, en ocasiones, latinas, así como un pequeño botalón o bauprés a proa donde se disponía un foque.

Las artillaban una pequeña pieza, generalmente de a 8 libras a proa, y unos seis pedreros en las bandas, fuego reforzado por el de la fusilería de su dotación, que rondaba los treinta hombres por falúa.

Curiosamente, y salvo la oficialidad, la mayoría de aquellos hombres eran filipinos. Como es bien sabido y es notorio contraste con las posesiones españolas en América, en Filipinas no faltaba la marinería indígena. Antes por el contrario, la vital necesidad de

conectar unas islas con otras, o ante la carencia de vías terrestres interiores, las costas de la misma isla, se había desarrollado un intenso tráfico de cabotaje y pesquero, que proporcionaba así a la Armada un plantel más que suficiente de buenos y experimentados marineros, además con muchas de las virtudes militares de los soldados indígenas del Ejército, universalmente celebrados por su valor, resistencia y dureza. Y, por supuesto, aquellos hombres, bautizados con nombres españoles, aunque apenas conocieran las palabras suficientes del castellano para entender las órdenes de sus oficiales, eran los enemigos naturales de los piratas de Joló y Mindanao, por lo que su lealtad era a toda prueba. Sin embargo, los marineros y clases filipinos prestaron pocos servicios fuera de sus aguas naturales, pues se adaptaban mal a otros climas, dietas y género de vida, aunque el mismo Galdós, en su Episodio Nacional titulado *“La vuelta al mundo de la Numancia”*, hace una curiosa semblanza de uno de ellos, embarcado en la célebre fragata blindada.

La embarcación usada por los piratas era el panco, una extraña embarcación desde el punto de vista europeo, de hasta 80 pies de eslora por unos 20 de manga, en cuya composición entraban la madera, la caña, la nipa y el bejuco, lo que le proporcionaban una construcción sólida y ligera a la vez. Sobre los extremos de la quilla, normalmente enteriza y de un sólo gran árbol, las curvas abiertas igualmente formaban los lanzamientos del buque, sobre los que se asentaba la tablazón.

Curiosamente carecían todavía de timón, llevando espadillas a popa, y la propulsión era mixta, de velas redondas, generalmente de petate, envergadas en antenas de caña, aunque también solían utilizar aparejos europeos para confundirse a distancia con una falúa de vigilancia o con un pequeño costero.

Solían llevar remeros en gran número y, como las galeras de la Antigüedad clásica, en varios órdenes de remos, siendo los superiores más exteriores, contruidos en voladizo, lo que

aumentaba la manga y, por supuesto, la velocidad que podían desarrollar.

Su armamento consistía, aparte del portátil de los hombres que incluía en su mayoría armas blancas como espadas de diversas formas, lanzas y rodelas, algún cañón a proa, empotrado en fuertes piezas cuadradas de madera, y sobre todo, las lantacas, o pequeñas piezas de manufactura local, montadas a cruja sobre horcones de hierro, por lo que podían hacer fuego en cualquier dirección, normalmente de metralla.

En ocasiones más grandes y casi siempre más alterosos que las falúas, los pancos eran mucho más rápidos en condiciones normales, por la ligereza de su construcción y por los múltiples remeros, aunque también mucho menos resistentes al fuego contrario. También se podían desarbolar fácilmente e incluso desarmar, para ser ocultados entre los manglares y pasar así desapercibidos a la vista de sus enemigos.

Desde luego, los piratas, pese a estar ya desfasados en lo técnico frente a los europeos, eran unos magníficos luchadores, que ni daban ni pedían cuartel, luchando realmente hasta la muerte.

El combate

C

Como dijimos, el 3 de mayo de 1851 se dio un célebre combate entre una escuadrilla de falúas y una agrupación de cuatro pancos, que pasamos a relatar.

El día anterior había zarpado de la ensenada de Le Labri, en la isla de Paragua la división de falúas llamada justamente de Calamianes, mandada por el teniente de navío don Claudio Montero Gay, y compuesta de las números 2, 34, 26, 40 y 12.

Al poco divisaron a cuatro pancos, a los que consiguieron dar alcance tras larga caza a vela y remo, hasta que éstos cargaron su aparejo y quedaron a la voz sobre las once de la mañana.

Cabía la posibilidad de que fueran pacíficos mercantes, por lo que se les ordenó pasaran a las falúas sus capitanes, negándose a ello mientras intentaban ocultar sus crecidas tripulaciones, signo evidente de tratarse de piratas, pues los pancos mercantes llevaban, como es obvio, muchos menos hombres. Montero ordenó apuntar a los sospechosos pancos, y ante ésto, respondieron algo amilanados que eran buques de Joló y que no tenían papeles.

Se les intimó a la rendición por medio de un intérprete y a la voz, y entonces resulto evidente que se preparaban para combatir, por lo que Montero, adelantándose a ellos, y cuando estaban a unas 20 brazas de distancia, con viento calmoso del EN, ordenó romper el fuego, siendo contestado inmediatamente por los ya declaradamente piratas, que estaban literalmente con la mecha en

la mano, especialmente los dos mayores, armados respectivamente con cinco y cuatro lantacas, lo que les convertía en enemigos más que respetables.

Durante diez minutos se sucedieron las descargas de las pequeñas piezas y de la fusilería entre ambos contendientes, con clara ventaja de los españoles por la mayor modernidad de sus armas y por lo robusto de las falúas.

Sin embargo, en ese momento se produjo un golpe inesperado: la falúa número 2, que era la que había comenzado el fuego, voló por los aires. Al parecer, por accidente o descarga del enemigo se incendió en ella el repuesto de municiones, fuego que se transmitió a la Santa Bárbara, sufriendo el buque dos sucesivas explosiones a consecuencia de las cuales no tardó en hundirse, mientras que la explosión puso en serio peligro a la número 42 que la seguía las aguas, y que quedó envuelta en astillas ardientes, cabullería, etc, temiéndose por un momento que el fuego se comunicara a la embarcación. Sin embargo, pudo impedirse la propagación, y la 42 pudo, de paso, recoger a sus compañeros de la 2 que habían caído al agua o intentaban ponerse a salvo.

Semejante hecho enardeció a los piratas, que lanzaron un clamor de júbilo. Sin embargo, los españoles se recuperaron pronto de la impresión y pasaron al abordaje para decidir el encuentro.

La primera en abordar un panco enemigo fue la número 26, con su comandante al frente, el alférez de navío don Severo López de Roda, así como el teniente del Ejército don José Llobregat, que saltaron sable en mano los primeros a la embarcación enemiga. Por un momento estuvieron aislados entre numerosos enemigos y ambos fueron heridos, pero se sostuvieron mutuamente y pudieron ser rescatados por el resto de su dotación, que no tardó en apoderarse del panco.

La falúa insignia de Montero, que era la número 40, abordó seguidamente al panco que tenía por su borda, apoyada por la número 34, rindiéndose sin gran resistencia y tras haber hecho solamente un herido a los 25 asaltantes, pues la mitad de la

dotación corsaria estaba muerta o malherida por el fuego anterior y alfombraba la cubierta y pasamanos.

La 42, después de recogidos los supervivientes de la 2, hizo lo propio con otro panco, aunque aquí el peligro fue mayor, pues los desesperados piratas, viéndose perdidos, no dudaron en prender su propia pólvora para arrastrar con ellos a sus vencedores.

El cuarto panco siguió a los anteriores, y con mayor razón, pues era el más pequeño, peor armado y con menor tripulación. Sin embargo, y como muestra de la determinación y ferocidad de los piratas, varios de ellos se dedicaron a matar a los cautivos que llevaban, con tal de que no pudieran ser liberados.

La victoria, aunque costosa por la voladura de la número 2, fue pues completa, cayendo los cuatro pancos en manos de los españoles, aunque sólo uno de ellos pudo ser conducido a su base de Culión con sus cinco lantacas, pues el resto quedó en malas condiciones por el fuego de los españoles y por los incendios accidentales o intencionados. Eso sí, se apresaron las cuatro banderas y una banderola.

Las bajas

S

egún el parte de Montero, que hemos seguido fielmente, calculó el número de los enemigos muertos en un centenar, y al menos otros tantos debieron ser los prisioneros, aunque no los especifica. Pese a la saña de los piratas, se consiguieron liberar 13 mujeres y varios niños que habían cautivado.

Las bajas españolas fueron, en lo que respecta a los muertos de dos oficiales: el alférez de navío don Fermín Otálora y el segundo médico de la Armada don José Madrid, ambos fallecidos en la voladura de la número un marinero, siete grumetes (en la Armada no eran niños, sino marineros de inferior capacitación), un soldado de Infantería de Marina y dos pequeños pajes o asistentes, de sólo seis y nueve años, llamados Hilario y Enrique.

En cuanto a los heridos, lo fueron los dos oficiales citados de la falúa número 20, un patrón de falúa, un marinero, ocho grumetes y cuatro soldados, de nuevo mayoritariamente de la volada.

Así que el doloroso balance de la gran victoria fue en total de 13 muertos y 16 heridos, pequeño en apariencia, pero grande si contamos que las 29 bajas se produjeron en unas dotaciones que rondaban los ciento cincuenta hombres.

La sensación y el júbilo en Manila al conocerse la victoria fueron muy grandes, y se consideró se había dado un gran paso en la erradicación de la piratería, sobre todo porque al fin las pesadas falúas se habían impuesto claramente a los más ligeros pancos.

La victoria no fue olvidada, y así se dio el nombre de Calamianes sucesivamente a un cañonero de vapor de cada una de las tres series que consecutivamente y hasta fin de siglo guardaron aquellas aguas, el atento lector averiguará en otro capítulo lo que le sucedió al último de ellos, tras el aciago 1898. También se recordó al alférez Otálora dando su nombre a una cañonera de vapor, también desaparecida de las listas de la Armada en aquel año.

Tal vez parecerá a algún lector una anécdota irrelevante la del combate entre las falúas y los pancos en Calamianes, algo mucho menos importante que los grandes combates navales de galeras, galeones o navíos, pero la constante lucha de siglos de aquellas pequeñas unidades, intentando reprimir la piratería, con dotaciones indígenas, lejos de sus bases y de Manila, confiados en sus propios y escasos recursos, bien merecía un recuerdo.

Este artículo está basado en el del gran investigador naval que fue don Juan Elabrés Bernal, aparecido con el título de *“La acción naval de Calamianes (Filipinas) el 3 de mayo de 1851”*, publicado igualmente en la *Revista General de Marina* en el número de Noviembre de 1965, páginas 552 a 559, que leímos ilusionadamente pocos años después, cuando apenas empezábamos a salir de la infancia.

LA CAMPAÑA DE CHILOÉ

A

menudo se olvida que el fin último de toda estrategia no es acabar físicamente con el enemigo, sino anular su voluntad de lucha, y aunque estos triunfos menos sangrientos parezcan menos “lucidos” que los conseguidos tras grandes combates y enormes bajas por ambas partes, lo cierto es que exigen una dotes poco comunes en los mandos, hombres y buques a sus órdenes, y suelen ser de efectos más decisivos que muchas disputadas batallas, que en realidad, y tras detenido análisis, resultan muchas veces ser victorias “pírricas” o mucho menos resolutivas de lo que pueda parecer a primera vista. Y si, como es el caso, el conflicto armado enfrenta a naciones hermanas, el habitual sentimiento de humanidad que rechaza las grandes carnicerías, se ve doblemente reforzado.

El reinado de Isabel II supuso para nuestra Armada la introducción del vapor en los buques, entre otros muchos adelantos, y, sobre todo, un claro renacimiento, que la volvió a situar en el tercero o cuarto puesto de las mundiales, aunque ya a considerable distancia de las británica y francesa.

Aquel nuevo poder naval se mostró en una serie de expediciones, que van desde la que significó la ocupación definitiva de Guinea, a las de Méjico, Santo Domingo, la guerra de Marruecos, etc. Pero, con mucho la más importante desde el punto de vista naval, fue la llamada “Guerra del Pacífico”.

Como es sabido, la escuadra española destinada a aquellas aguas, en principio en misión de presencia y para conducir una importante expedición científica, se vio conducida por una serie de errores y reticencias de una y otra parte a un contencioso con las repúblicas de Chile y Perú.

Por motivos que ahora no interesan (y que además pronto se demostraron fútiles), la tensión había llegado al punto de que, esperando una satisfacción del gobierno chileno a las reclamaciones españolas, los buques al mando del almirante Pareja habían bloqueado las costas del país andino.

Cumpliendo denodadamente su misión, y cuando realmente aún no se había disparado un tiro ni declarado formalmente la guerra, la pequeña goleta española “Covadonga”, de sólo 412 toneladas de desplazamiento y armada únicamente con dos cañones de a 68 libras, fue atacada por sorpresa, vencida y apresada por la corbeta chilena “Esmeralda”, del doble de desplazamiento, armada con 20 piezas de a 32 y dos de a 12, aparte de una dotación más que doblada y con mayor andar de sus máquinas de vapor, tras el combate naval de Papudo el 26 de noviembre de 1865.

La consternación cayó sobre la escuadra española, y Pareja, abrumado por la responsabilidad de la pérdida de la pequeña goleta, y creyendo que también había sido apresada la “Vencedora”, algo que no llegó a suceder, pero que figuró en los planes aliados, se suicidó con su revólver.

Componían la escuadra española del Pacífico por entonces las fragatas de hélice “Villa de Madrid”, insignia, “Blanca”, “Berenguela” y “Resolución”, así como la goleta “Vencedora” ya mencionada, y algún transporte.

Acababa de llegar un considerable refuerzo: la fragata blindada “Numancia”, al mando del brigadier don Casto Méndez Núñez, que tomó el mando de la escuadra, ordenando su concentración frente a Valparaíso para evitar la repetición de sorpresas.

Los planes aliados

C

Con anterioridad al apresamiento de la “Covadonga”, los aliados peruanos y chilenos habían ya establecido un plan de acción para enfrentarse a la superior escuadra española. El enfrentamiento directo les estaba vedado por su inferioridad en tipos de buques, pero aparte de intentar sorprender aislados a varios de los españoles, plan que sólo se concretó en el caso de la goleta mencionada, habían decidido tomar como base de operaciones el archipiélago de Chiloé. Realmente la elección parecía muy acertada: en aquel punto constituían una amenaza para las líneas de comunicación españolas con la Estación Naval del Río de la Plata, base entonces de algunos de nuestros buques, que fondeaban en Buenos Aires y Montevideo, y con la propia España.

Por contra, si la escuadra española iba a Chiloé, dejaría libres las costas peruanas y chilenas y sus principales puertos. También era el mejor lugar para que se les reunieran los blindados peruanos, recién adquiridos en Europa, el monitor “Huáscar” y la fragata “Independencia”, que junto a otros buques comprados en el extranjero, bien podrían alterar por completo la correlación de fuerzas y constituir una escuadra capaz de enfrentarse y derrotar a la española.

Pero la mayor razón para elegir aquella posición era su intrincada geografía, que constituía su mejor defensa. Chiloé es un archipiélago de más de 60 islas, aparte de la principal que le da el nombre, y miles de pequeños islotes y escollos. En aquel laberinto, entonces escasamente cartografiado, las mareas alcanzan una fuerza, amplitud y variabilidad con pocas semejanzas en el globo. Si los buques españoles intentaban introducirse en aquellas peligrosas aguas para atacar a los aliados, se exponían a un verdadero desastre.

Williams Rebolledo, el comandante de la “Esmeralda”, recibió el mando supremo de la escuadra en recompensa por su reciente victoria sobre la “Covadonga”, y tras incorporar ésta a sus fuerzas, ya reparada y con armamento mejorado, empezó a preparar en

Abtao una base a la espera de los vapores, también chilenos, “Maipú” y “Lautaro”, así como algunos transportes. La Armada del Perú contribuiría con sus mejores unidades: las fragatas de hélice “Amazonas” y “Apurimac” y las dos recién entregadas y magníficas corbetas de blindaje parcial “América” y “Unión”, todas al mando conjunto del capitán de navío don Manuel Villar.

Las dificultades que ofrecía Chiloé para la navegación quedaron pronto palmariamente de manifiesto, al encallar cerca de Abtao la “Amazonas”, el buque más poderoso de los aliados, que se perdió totalmente al quebrarle las mareas el casco, con la pérdida de dos tripulantes, aunque se pudieron salvar su artillería y buena parte de sus pertrechos. Para colmo de desgracias, a poco reventó la caldera del vapor chileno “Lautaro”, quedando el buque inutilizado por completo y con la sensible pérdida de siete muertos y unos once heridos.

Sobreponiéndose a tales avatares, los aliados siguieron con sus planes, fondeando en círculo frente a la entrada de la bahía de Chillahué, a espaldas de punta Abtao, donde se había montado la mencionada base provisional. Por diversos motivos, Rebolledo con su “Esmeralda” no se había reunido con la escuadra, por lo que tomó su mando el peruano Villar.

La fuerza reunida constaba de la fragata de hélice peruana “Apurimac”, al mando del capitán de fragata don Benjamín Mariátegui, con ocho piezas de a 68 libras y 20 de a 32, aparte de una de 130 libras y otra de a 68 procedentes de la perdida “Amazonas”, instaladas en colisa (montajes giratorios) a proa y popa, montándosele además al buque un blindaje provisional. Las dos corbetas peruanas “Unión” y “América” estaban al mando de los del mismo grado don Miguel Grau y don Manuel Ferreyros. Como dijimos, los dos buques tenían una faja de blindaje parcial de 10 cm de espesor en máquinas y calderas, y los artillaban doce modernísimos cañones rayados de a 70 libras y dos menores. Los buques chilenos se limitaban a la remozada “Covadonga”, ahora con tres piezas de a 68 y dos rayados de a 18, al mando del capitán

de fragata Thomson, el malparado vapor "Lautaro", con cuatro piezas de a 68, y el vapor "Maipú" (según otras fuentes el vapor "Antonio Varas") con una colisa de a 68 y cuatro piezas de a 40.

Para incrementar las defensas, se instalaron en tierra tres baterías con las siete piezas restantes de la malhadada "Amazonas", al mando de los tenientes don Domingo Salamanca, don Santiago Hudson y del capitán de corbeta don Manuel Hurtado. El resto de los cañones de la fragata, unos 28 de a 32, quedaron defendiendo el puerto de Ancud, y no pudieron participar por tanto en el siguiente combate.

El combate de Abtao

M

ientras tanto, Méndez Núñez recibía instrucciones del gobierno, en las que, tras confiar en que la mediación de otras potencias neutrales llevara a un acuerdo satisfactorio para ambas partes, se le marcaba como objetivo fundamental si esta mediación fracasaba, la destrucción o apresamiento de los buques de guerra enemigos y, sólo en caso de no ser ésta posible, se recurriría a bombardear alguno de los puertos chilenos o peruanos en represalia por la agresión contra la “Covadonga”.

La cuestión estaba pues clara: había que arriesgarse a ir a Chiloé, y tras barajar la idea de conducir él mismo la expedición, compuesta de las “Villa de Madrid”, “Resolución” y “Blanca”, dejando al resto de la escuadra bloqueando Valparaíso, se decidió enviar sólo a la primera y a la última de las citadas: la “Villa de Madrid”, al mando del capitán de navío don Claudio Alvargonzález, que tomaría el mando conjunto por ser el más antiguo, y la “Blanca”, un buque mucho menos grande y potente que el anterior, pero de menor calado y muy maniobrero, más adecuado para navegar por aquellas aguas tan difíciles, al mando del de igual grado don Juan Bautista Topete.

La travesía se hizo a vela, para ahorrar carbón, y tras recalar en la isla de Juan Fernández para obtener información y víveres (allí hasta se desconocía el estallido del conflicto), se dirigieron a Chiloé en busca de la escuadra aliada.

No podemos referir debidamente la dificultad y el mérito de aquella navegación, baste saber que las diferencias de marea en el archipiélago eran de más de 10-12 metros de profundidad en algunos lugares, y que, en ocasiones, las dotaciones observaron asombradas que el lugar donde había estado fondeado su buque horas antes con calado de sobra, se descubría totalmente un fondo de arenas y piedras apenas unas horas después. Si como escribió Galdós con tanto gracejo en su episodio nacional “La Vuelta al mundo de la Numancia”, “los de casa se dejaban allí los zapatos... (en alusión a la pérdida de la “Amazonas”)... ¡qué no perderían los de fuera!”. Pero al fin, con la sonda siempre por delante, con mil precauciones y con la ya más que acreditada destreza de Topete, que abría la marcha con su “Blanca”, el 7 de febrero de 1866 dieron vista a la escuadra enemiga, en la disposición que ya hemos comentado.

La posición aliada era muy fuerte, y además existía el peligro de bajíos no conocidos, pecios sumergidos o incluso minas, por lo que el prudente Alvargonzález decidió no acercarse a más de una milla náutica, unos 1.800 metros. Esa distancia era algo excesiva para las piezas lisas de la época que artillaban nuestros buques, pero podía ser salvada mejor por las rayadas del enemigo, además de mayor calibre.

Ya conocemos el artillado de la escuadra aliada y las baterías que la apoyaban, en cuanto a las dos fragatas españolas, la “Blanca” llevaba 10 cañones de 68, 26 de 32 y 3 pequeños rayados de 12 cm, aparte de los menores de botes y lanchas; la “Villa de Madrid” contaba con 31 de a 68, de a 32, 5 rayados de 16 cm (una poco afortunada transformación de los lisos de a 32) y dos rayados de a 12, con un total de 86 piezas, de las que sólo 44 podrían hacer fuego simultáneamente por estar repartidas entre ambas bandas. Los aliados tenían un total de 75 piezas, de las que podrían abrir fuego a la vez unas 43, por lo que, en apariencia, defensa y ataque estaban bastante equilibrados.

Sin embargo, la ventaja aliada era evidente en cuanto a piezas rayadas, las de mayor alcance y poder de penetración, pues frente a las diez españolas de 16 y 12 cm, de características y prestaciones poco brillantes, ellos disponían de una gran pieza de a 130, 24 magníficas de a 70 y 2 de a 18. Otra cuestión, que amplió aún más la ventaja teórica de los aliados, era que las dos fragatas españolas no podían hacer fuego simultáneamente por falta de espacio en el pequeño canal de entrada a la bahía donde fondeaban chilenos y peruanos, por lo que debían disparar por turnos.

A eso de las cuatro y cuarto de la tarde rompió el fuego la "Apurimac", seguido inmediatamente por toda su escuadra y baterías aliadas, respondido por los españoles, que aparte las dificultades señaladas, apenas distinguían a sus enemigos tras las dos puntas que cerraban la bahía y el denso humo que pronto envolvió la escena del combate. Cada una de las fragatas dió a poca velocidad dos vueltas redondas en paralelo a la línea enemiga durante el combate, haciendo tiros por rebote, con bala, y por elevación, con granada. Se notó que el mejor fuego enemigo era el de las piezas de a 70 de las corbetas, aunque luego los peruanos se quejaron de que, por fallo en sus espoletas, muchas estallaron inofensivamente en el aire.

Tras hora y media de combate, durante el cual unos y otros se arrojaron mutuamente no menos de 1.500 proyectiles de todas clases, Alvargonzález, viendo la noche aproximarse y ante la apremiante necesidad de salir a aguas más seguras con luz suficiente, decidió la retirada. Durante ella ocurrió un hecho curioso: la "Blanca", ya fuera de tiro, forzó una escora para reconocer un imparto enemigo cerca de la línea de flotación, que resultó ser irrelevante. Pero la ahora chilena "Covadonga", creyendo que la española estaba seriamente averiada, salió de la línea aliada y empezó a bombardear a la fragata por elevación, ya que el islote de Abtao impedía el fuego directo por interponerse entre ambas. La respuesta a la atrevida tentativa no se hizo esperar, cayendo un chaparrón de proyectiles españoles sobre la goleta, incluso a sólo

dos o tres metros por ambas bandas, lo que decidió a los chilenos a una pronta retirada, antes de que el tiro español, también por elevación, se afinara, pese a ello recibió en el casco un balazo que hizo un boquete de 70 cm.

Aquella noche, y ya a distancia, los españoles esperaron a sus enemigos, incluso provocándoles con algún cañonazo a modo de desafío, pero el guante no fue recogido, por lo que las dos fragatas decidieron reincorporarse al resto de la escuadra.

Los resultados concretos del cañoneo de Abtao fueron poco importantes: en la “Villa de Madrid” se registraron siete balazos en el casco y cuatro en la arboladura y jarcia, con un total de cuatro heridos, todos de escasa gravedad, y tres contusos. La “Blanca” recibió ocho en el casco y otros tantos en la arboladura, con sólo dos heridos, pero con la pena de que una de las balas enemigas destrozara el mascarón, que representaba a la reina doña Blanca de Castilla. Ninguno de los impactos revistió gravedad alguna, y la avería más notable fue que dos piezas rayadas de la “Villa de Madrid” reventaron por la boca, tal vez porque se forzó la carga para conseguir mayor alcance, pero sin causar otros daños o bajas.

En cuanto a los aliados, aunque sus partes son mucho más incompletos y hasta contradictorios, e indudablemente quisieron ocultar en lo posible bajas y averías, parece claro que la “Apurimac” recibió tres balazos en el casco, una granada que le destrozó el bote de popa y otra que afectó a la chimenea. La “América” recibió cuatro en el casco y dos en la arboladura, la “Unión”, tres impactos, con la mala suerte de que uno de ellos entró por una porta y causó un verdadero destrozo entre las dotaciones de las piezas, y ya sabemos del impacto en la “Covadonga”. Las bajas totalizaron 12 muertos y una veintena de heridos.

Aunque fuera un combate muy limitado en todos los aspectos, no cabe duda de que la victoria correspondió a los españoles, tanto por su magnífica navegación previa en aguas donde los aliados habían perdido una fragata de menor calado que la “Villa de Madrid”, como porque en el cañoneo, y pese a contar con piezas de menor

alcance, los españoles causaron muchas más bajas y daños que los recibidos. Sin embargo, los aliados, satisfechos por el resultado, proclamaron su victoria al haber impedido la destrucción de sus buques, que hubiera sido casi inevitable de producirse el combate en aguas abiertas.

Pero su conducta posterior no tardó en señalar quiénes eran los auténticos vencedores del combate: reincorporado Williams Rebolledo a la escuadra con su “Esmeralda”, se juzgó que incluso Abtao era un fondeadero demasiado peligroso, y se decidió trasladar los buques aliados a un lugar aún más seguro y de menor calado: Huito.

Por si fuera poco, se incrementaron las baterías de costa a siete, con un total de cuatro piezas de a 68, 8 de a 32, 2 de 110 libras y hasta un enorme cañón Blakely de a 500, uno solo de cuyos proyectiles era capaz de averiar seriamente a las fragatas españolas, como se demostró posteriormente en el combate de El Callao.

Para total seguridad, se cerró la boca de entrada con arenas y piedras, echando a pique en ella al ya inútil “Lautaro” y una lancha, se fondearon minas y en tierra tomó posiciones un batallón de Infantería de Marina chileno en previsión de posibles desembarcos.

No debieron quedar tan satisfechos como pretenden los aliados del combate de Abtao, si como consecuencia de él tomaron aún mayores precauciones.

La segunda expedición

P

ese a que se había hecho lo humanamente posible, Méndez Núñez quedó poco satisfecho del resultado del combate, pues, como sabemos, la alternativa dada por su gobierno a la destrucción de la escuadra enemiga era el bombardeo de los puertos de naciones hermanas, cosa que le repugnaba. Por ello decidió volver a intentarlo, ahora bajo su mando directo, de nuevo con la “Blanca” como guía, pero llevando la blindada “Numancia”. No se le ocultaba

que arriesgar el enorme buque en aquellas aguas era verdaderamente temerario, pero estaba dispuesto a arrostrar cualquier riesgo para completar su misión.

De su decisión no cabe tener dudas, pues no hacía cinco años que en Pagulagán, en operaciones contra los piratas moros de Filipinas, no había dudado en clavar literalmente su goleta en tierra, tomando “al abordaje” el fuerte enemigo que había resistido hasta entonces todos los asaltos de las tropas de desembarco, metiendo el bauprés de la “Constancia” por encima de sus muros, lo que sirvió de pasarela para marineros y soldados, lo que posibilitó al fin el asalto y la victoria. Algo parecido planeaba hacer ahora.

si es que quedaba alguna duda, lo volvió a demostrar poco después en el combate de El Callao, en el que no dudó en hacer encallar a la “Numancia” en su afán de acercarse para batir más eficazmente las baterías enemigas y desdeñó el peligro de las minas.

El 17 de febrero se inició la expedición, quedando el grueso de la escuadra frente a Valparaíso al mando de Pezuela. La navegación fue aún de mayor mérito, por las razones apuntadas, pero cuando divisaron Abtao se comprobó que el enemigo se había retirado a otra ensenada aún más recóndita, tras la isla Calbuco, a la que ya era imposible que la “Numancia” se acercara ni siquiera al más extremo alcance de sus piezas y aunque encallara. Así que se impuso la retirada, no sin que todos lamentasen la falta de cañones más modernos, como los Armstrong de 300 y 180 libras que pocos años después montarían nuestras fragatas, modernización que se había retrasado por diversas causas, y que hubiera sido decisiva en las circunstancias presentes.

La aproximación de un buque que, como la “Numancia”, podía echar a pique casi impunemente a toda la escuadra aliada, sembró el temor entre los jefes enemigos. Los comandantes peruanos llegaron a pedir por escrito a su jefe, Villar, que se echara a pique en la entrada también al vapor chileno “Maipú”, para cerrarla aún más, y se consideró seriamente la idea de zabordar todos los buques y

poner en tierra las dotaciones en cuanto el ataque español se produjera. Pero las cosas, como sabemos, no llegaron a ese extremo.

Los defraudados españoles tuvieron, sin embargo, varios “premios de consolación”, obtenidos por su completo dominio del mar, entregado sin lucha por el enemigo. El primero fue el apresar frente a Coronel el vapor chileno “Paquete del Maulé”, al mando del capitán de fragata don Luis Lynch, con otro de corbeta, tres tenientes de navío y diez marineros, así como una compañía de artilleros, al mando del capitán don José Manuel Novoa, con otros tres oficiales y 130 hombres. Tales hombres iban destinados a reforzar las dotaciones de los ya mencionados blindados peruanos “Huáscar” e “Independencia”, que se esperaban de un momento a otro.

Sabida y muy celebrada fue la anécdota de su apresamiento: los chilenos se quisieron hacer pasar por civiles neutrales, hasta que el oficial de presa español los desenmascaró al dar de forma imprevista una orden de mando que los soldados obedecieron mecánicamente, acostumbrados por la disciplina a un reglamento que todavía era el antiguo español. La alegría en la escuadra española fue grande, pues todos consideraron razonadamente que los prisioneros se podrían canjear por los de la “Covadonga”, con lo que el conflicto podría entrar en vías de solución. Pero el altivo gobierno chileno se negó a tal solución.

Todavía, de vuelta de su expedición, hicieron la “Numancia” y la “Blanca” dos presas más, dos fragatas mercantes repletas de algo tan valioso para la escuadra como el vital carbón.

Conclusión

C

Con la imposibilidad de destruir a la escuadra aliada, la contienda entró en una nueva fase que culminó en los bombardeos de Valparaíso en Chile y El Callao en Perú, incruento el primero, pues se avisó con antelación a la población para que evacuase la ciudad y los tiros se dirigieron exclusivamente contra almacenes y edificios del gobierno, y glorioso para ambas partes el segundo, que significó una rotunda victoria española. Pero el análisis de estos hechos es algo que nos aleja de los límites que nos hemos marcado, por lo que volvemos sobre nuestro asunto.

En resumidas cuentas, pese a fracasar en su objetivo principal, la escuadra española había conseguido encerrar a la enemiga en un punto inaccesible, que ya no abandonó, salvo para muy cortas y rápidas exploraciones. Si bien es cierto que la escuadra aliada evitó su destrucción por las fragatas españolas, perdió en tan intrincadas aguas la mayor de sus dos fragatas de hélice y un vapor, lo que representaba una sensible pérdida, dado lo limitado de sus efectivos. A ello se unió la pérdida del transporte mencionado, de los dos carboneros y de buena parte de la marina mercante chilena durante el bloqueo de sus costas.

Pero lo definitivo fue que la escuadra aliada dejó de ser un factor a tener en cuenta en lo sucesivo, pues ya no abandonó su refugio durante la contienda, ni siquiera para atacar a la aislada fragata "Almansa", que a fines de abril, pasó por aquellas aguas para

reunirse con la escuadra española. No faltaron en el mismo Chile graciosos que se refirieron con sorna a la escuadra aliada motejándola como “La Armada Invisible”.

Tampoco hicieron nada cuando, después del combate de El Callao, Méndez Núñez, decidió dividir su escuadra, mandando a la “Numancia” y “Breguela” junto con los transportes a Filipinas, quedándose él con las otras cuatro fragatas. “Villa de Madrid”, “Almansa”, “Blanca” y “Resolución”, con las que contorneó el continente americano para dirigirse al Río de la Plata, en previsión de un contraataque enemigo.

Las cuatro fragatas españolas habían sufrido daños y bajas en El Callao, estaban bajas de municiones, y con las dotaciones agotadas y faltas de víveres, habiéndose desarrollado el escorbuto por llevar demasiado tiempo sin pisar tierra y sin poder comer alimentos frescos. Apenas tenían carbón, por lo que debieron realizar la travesía a vela. Y todas eran de casco de madera y sin blindaje alguno, pese a lo cual estaban dispuestas a tomar al abordaje a los blindados peruanos, que por fin llegaban, pero ambas formaciones se cruzaron sin divisarse mutuamente.

Nada hicieron los aliados, ni siquiera cuando incorporaron los dos blindados y otras unidades adquiridas en el extranjero a su escuadra, entre ellas otros dos grandes monitores, poniéndola al mando de un marino confederado americano, el comodoro Tucker. Hicieron planes más o menos fantásticos de atacar Filipinas, Cuba o las propias costas peninsulares, pero al final no hicieron nada de provecho. Por el contrario, varios de los buques comprados por ellos en el extranjero fueron apresados por la Armada española, entre ellos, y señaladamente, la corbeta chilena “Tornado”, el 23 de agosto de 1866, por la fragata española “Gerona” cerca de Funchal, en las Madeira, que con sus magníficas máquinas, blindaje de 10 cm y más de 2.000 toneladas fue una buena revancha por la pérdida de la pequeña “Covadonga”.

Así, y como hemos visto, la escuadra española del Pacífico, y la Armada en general, supo conseguir y retener el dominio del mar,

obligando a sus enemigos a una defensa puramente pasiva que dejaba abandonadas sus costas a las agresiones españolas, con consecuencias que hubieran podido ser trágicas de no ser por la caballería de Méndez Núñez y sus hombres, y por los lazos de sangre que unían a los contendientes.

No sabemos lo que les hubiera ocurrido ante otra clase de enemigos, pero la postura de los aliados fue muy otra de la tradicional en la Armada española, capaz del propio sacrificio si con ello evitaba males peores para su país, como demostró cumplidamente treinta y dos años después, en el luctuoso 1898.

Anular, y a tan bajo coste, la moral combativa de la escuadra enemiga fue otro de los mayores éxitos, aunque tal vez no el más recordado, del gran marino que fue don Casto Méndez Núñez en la memorable Campaña del Pacífico.

BIBLIOGRAFÍA

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: Méndez Núñez (1824-1869) y la Campaña del Pacífico (1862-1869), Xunta de Galicia, 2000. Vol I: Estudio Histórico, Vol II: Colección Documental.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: La Campaña del Pacífico. España frente a Chile y Perú (1862-1871), Aguilar, Madrid, 1999.

LOS ÚLTIMOS DE FILIPINAS DE LA ARMADA

P

or lo general se cree que, tras el desastre de Cavite, y todo lo más, con el asedio y caída de Manila, no hubo otras operaciones navales en la guerra del 98 en el escenario de Filipinas y resto de las posesiones españolas en el Pacífico. Lo cierto es que las hubo, y de tal entidad que constituyen una de las páginas más gloriosas de la Armada en aquel luctuoso año. Cubrir ese vacío es el propósito de las páginas que siguen.

El enemigo

A

unque los buques de Dewey apenas salieron de la bahía de Manila en sus operaciones, los insurrectos filipinos se apoderaron de toda clase de buques mercantes, tanto de vapor como de vela, incluidos los vapores "Compañía de Filipinas", "Taaleño", "Balayán", "Taal", "Bulusan", "Concepción" y otros, a los que artillaron con piezas de 7, 8 y 9 cm procedentes de los buques españoles perdidos en Cavite o encontradas en el propio arsenal. Y con ellos, los insurrectos se dedicaron a extender la rebelión en la misma isla de Luzón y en las Bisayas.

Tales buques, al no ser de ningún estado legalmente reconocido, eran teóricamente piratas, pero los numerosos buques de guerra de potencias neutrales presentes en aquellas aguas los dejaron hacer, por no indisponerse con sus protectores estadounidenses. Sólo los alemanes de la escuadra de Von Dieredich, tal vez por sus patentes aspiraciones al archipiélago, pusieron algún freno a sus actividades, pero sin emplear la fuerza.

El caso del "Compañía de Filipinas", especialmente, dio que hablar, pues se trataba de un buque de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, cuya tripulación se amotinó el 3 de julio, asesinando a sus oficiales y poniéndose al mando el segundo maquinista, un cubano llamado Vicente Catalá. Tras arbolar bandera insurrecta, se dirigió a Cavite, donde se le armó con los cañones que habían sido del aviso "Marqués del Duero", dedicándose

después a llevar expediciones a otras islas hasta que agotó el carbón.

Realmente eran unos “auxiliares” comprometedores para los estadounidenses, pero éstos decidieron que todo valía a la hora de socavar el dominio español en el área. Y esto no es un decir: por ejemplo, el 7 de julio, la guarnición de Olongapó, refugiada en la isla Grande a la entrada de la bahía de Subic, sin medios de defensa y con numerosos enfermos, tuvo que capitular tras el bombardeo a que fue sometida por los cruceros “Raleigh” y “Concord”. Pues bien, los norteamericanos tuvieron el dudoso gusto de entregar los prisioneros españoles a la custodia nada menos que del “Compañía de Filipinas”, pese a que se había estipulado lo contrario y era algo de consecuencias imprevisibles para la seguridad de los prisioneros. Afortunadamente, el crucero alemán “Irene” consiguió permiso para evacuar las mujeres y niños a Manila, evitándoles así un penoso cautiverio.

Las fuerzas españolas

T

ras esta sumaria exposición de las fuerzas a las que se debía combatir, resulta necesario, antes de conocer las españolas, establecer de forma esquemática las pérdidas de buques del apostadero a raíz de Cavite y por una u otra causa, y los que quedaron disponibles.

Como ser recordará, en el desastre de Cavite se habían perdido los cruceros “Cristina”, “Castilla”, Don Juan de Austria”, “Don Antonio de Ulloa”, “Isla de Cuba” e “Isla de Luzón”, además del aviso “Marqués del Duero”. Aparte de éstos, perdidos en combate o zabordados por sus dotaciones, los vencedores incendiaron a los inútiles crucero “Velasco” y cañonero “General Lezo”, aparte del “Argos”, buque de la Comisión Hidrográfica con el que se perdieron los inestimables archivos y cartografía que custodiaba, y el transporte “Manila”, capturado prácticamente intacto, así como el cañonero “Mindanao”, en construcción.

Pocos días después del combate, y desconociendo incluso el estado de guerra con los Estados Unidos, entró en la bahía el cañonero “Callao”, que fue inmediatamente apresado por la escuadra enemiga. Igual suerte corrió el “Leyte”, de forma poco decorosa para el enemigo, pues fue apresado cuando se dirigía a la escuadra enemiga con bandera de parlamento para negociar el libre tránsito de las gabarras que convoyaba y remolcaba, atestadas de

soldados y personal civil evacuado de San Fernando. Es de reseñar que el “Leyte” iba mandado por el hermano menor de don Isaac Peral, el ilustre inventor del submarino.

Poco antes de estos hechos habían sido zabordados el cañonero “Arayat” y la lancha “España”, mientras que las pequeñas “Otálora” y “Oceanía” tuvieron que capitular mucho después en Santa Cruz de la Laguna, tras la heroica resistencia de su guarnición, que se prolongó aún más que la de la capital, Manila, y en la que tuvieron un papel muy importante las cañoneras. En Manila se perdió al ser zabordado por su dotación el pequeño transporte “Cebú”, y por una causa u otra, las lanchas “Ceres” y “Sansón”, esta última en la capitulación de Olongapó, así como el cañonero “Bulusán”.

Es cierto que, aparte de los buques perdidos en Cavite, todas aquellas unidades tenían un escaso valor militar, sin embargo su suma muestra claramente la magnitud del desastre y sus consecuencias.

Pero aún quedaban buques de guerra españoles operativos en el Pacífico, se trataba fundamentalmente de la División Naval del Sur de Mindanao, al mando del capitán de navío don José Ferrer y Pérez de las Cuevas, encargada, como era tradicional, de salvaguardar el orden en aquellas peligrosas aguas, donde la piratería era un recuerdo aún muy cercano.

Los buques asignados a dicha unidad o distribuidos entre las pequeñas estaciones del archipiélago eran el transporte armado “General Álava”, el cañonero “Elcano”, los de menor tamaño “Calamianes”, “Samar”, “Paragua”, “Mindoro”, “Panay”, “Mariveles”, “Pampanga”, “Albay” y “Manileño”, las cañoneras “Basco”, “Gardoquí”, y “Urdaneta” y los cañoneros lacustres destinados a la vigilancia de la Laguna de Lanao, en la isla de Mindanao, “Almonte”, “Corcuera”, “General Blanco” y “Lanao”.

Aparte de esta fuerza, y destinados en Carolinas, estaban los cañoneros “Quirós” y “Villalobos”, que operaron de forma independiente.

Los buques

A

quella era la última escuadra, o más bien flotilla, que le quedaba a España en el Pacífico, y tanto sus hechos como lo poco conocido de sus unidades, merecen que se les dedique una atención especial.

El buque mayor era el transporte “General Álava”, nombre que no se refiere por cierto a un militar del Ejército, sino al héroe de Trafalgar, pues entonces era común todavía llamar generales a los almirantes. Había sido construido en Glasgow en 1895, tenía 1.200 toneladas de desplazamiento y daba siete millas de velocidad. Estaba artillado con dos Hontoria de 7 cm y dos ametralladoras de 11 mm. Su dotación era de 87 hombres y había costado unas 16.300 libras, cuando el cambio oficial por entonces era de 25 pesetas por libra.

El “Elcano”, era gemelo de los “Magallanes”, “General Concha” y “General Lezo”, era de factura nacional, habiendo sido botado en La Carraca junto con el segundo citado, el 28-I-1884. Desplazaba unas 540 toneladas, su velocidad teórica era de 11 nudos, con máquinas construidas por Portilla & White de Sevilla y de 600 CV, armado con tres Hontoria de 12 cm del modelo 1879, un cañón de tiro rápido de 37 mm, dos Nordenfelt de 25 mm y una ametralladora de 11 mm, así como con un tubo lanzatorpedos. Su dotación rondaba el centenar de hombres, con un armamento portátil de 74 máusers, 24 revólveres y 24 sables.

Capítulo aparte merecen los cañoneros, la última de las series de buques de su clase que defendieron Filipinas en el siglo XIX; aunque parecidos entre sí, sus características eran ligeramente distintas y lo fueron más por cambios posteriores a su botadura.

Se suelen agrupar en tres series, aunque otros autores hablan de cuatro: la primera construida íntegramente en el astillero británico de Whampoa, en Hong Kong, la segunda a partes iguales entre el citado astillero, que continuó sirviendo como suministrador de casi todo lo necesario, y la sociedad Varadero de Manila, que utilizaba los recursos del arsenal de Cavite, siendo la última y más numerosa de factura enteramente caviteña. Todos tenían el casco de acero, salvo la segunda serie, que lo tenía de hierro, por parecer entonces ese material más resistente a la tremenda corrosión de las aguas tropicales.

Primera serie:

“Manileño”, botado en 1885, 142 toneladas, 125 CV, 10-11 nudos, 2 hélices, armado con un Hontoria de 9 cm y dos ametralladoras de 11 mm, dotación de 33-35 hombres.

“Mindoro” y “Mariveles”, de 142 y 170 toneladas, igual potencia y velocidad que el anterior, un Hontoria de 7 cm y cuatro ametralladoras de 11 mm.

Segunda serie

“Panay” y “Calamianes”, botados en Cavite en 1885 y 1887 respectivamente, de 162 y 173 toneladas, máquinas de 150 CV, dos hélices y 12 nudos, el primero armado con un Hontoria de 9 cm y dos ametralladoras de 11 mm, el segundo añadía además un Nordenfelt de 25 mm.

“Leyte” y “Albay”, botados en Hong Kong, en 1887 y 1886 respectivamente, de 151 y 173 toneladas, máquinas y velocidad iguales a los anteriores, los dos con un Hontoria de 9 cm y dos ametralladoras de 11 mm, añadiendo el primero otro Hontoria de 7 cm.

Tercera serie

“Arayat”, “Bulusán”, “Callao”, “Pampanga”, “Páragua” y “Samar”, todos botados en Cavite entre 1887 y 1888, de 202 toneladas, 220-275 CV, dos hélices, 33 hombres. Todos armados con uno de 9 cm y dos ametralladoras de 11 mm, salvo el “Arayat”, cuya pieza era sólo de 7 cm, el “Bulusán” y el “Samar” que añadían un Nordenfelt de 25 mm, y el “Paragua”, que añadía un Nordenfelt de 25 mm.

Debemos hacer constar que de sus dotaciones, de entre 33 y 35 hombres, sólo los siete mandos eran españoles: el comandante, un teniente de navío, condestable, contra maestre, practicante y tres oficiales de máquinas, siendo el resto marineros filipinos. Su pequeño cañón no tenía más cargo que 35 granadas de todas las clases, y sólo unos cientos de cartuchos para las ametralladoras. El armamento portátil, según reglamento, era de 25 máusers, ocho revólveres y ocho sables.

Las lanchas “Basco”, “Gardoquí” y “Urdaneta” habían sido botadas en Cavite en 1884, eran de 43 toneladas y sus máquinas de 15 Cv apenas les permitían alcanzar sus nueve nudos teóricos de velocidad. Su armamento era un Hontoria de 7 cm y un Nordenfelt de 25 mm.

En cuanto a las unidades fluviales, se trataba de dos parejas:

“General Blanco” y “Lanao”, botadas por Whampoa en 1895, en Hong Kong, de 102 toneladas, casco de acero, 20 CV, 11 nudos, un cañón de tiro rápido de 42 mm, otro de 25 y dos ametralladoras de 11 mm. Su dotación era de 29 hombres.

“Almonte” y “Corcuera”, botadas en 1895 en Cavite, casco de acero, 90 toneladas, 10 nudos, un cañón de 7 cm, 20 hombres.

Curiosamente estos buques fueron botados dos veces: al finalizar su construcción, y de nuevo en la Laguna de Lanao donde prestaron sus servicios, pues fueron desarmados, transportados por tierra en piezas y rearmados “in situ”.

Los dos cañoneros de Carolinas eran de parecidas pero no iguales características: ambos habían sido botados en Whampoa en 1895, teniendo casco de acero y dando unos 11 nudos. Pero el “Quirós” era de 350 toneladas y estaba armado con dos cañones de

tiro rápido de 57 mm y dos de 37 mm, mientras que el “Villalobos” desplazaba veinte toneladas más y lo armaban un Hontoria de 9 cm y dos Nordenfelt de 25 mm Debemos recalcar que las velocidades consignadas y las potencias de máquinas son las teóricas y que las reales, dado el intenso uso de los buques contra la insurrección anterior o las continuas y extenuantes de patrulla y vigilancia en aquellos enormes escenarios oceánicos y con poco mantenimiento en tierra, eran menores que las indicadas. En cuanto al armamento, sin embargo, hemos consignado el efectivamente instalado en cada buque según sus partes de condestable en aquellas fechas, conservados en el Archivo de El Viso, dato a tener en cuenta dados sus continuos cambios de armamento sobre el original. En cualquier caso, y aún suponiéndolos en perfectas condiciones, cosa que distaba de ser la verdad, ninguno era enemigo para el más pequeño de los buques de Dewey.

Las operaciones

A

poco de empezar la guerra, la escuadrilla se apuntó un éxito, al apresar el “Elcano” a la fragata mercante enemiga “Saranac” (no “Savannah” como se ha repetido) cargada con carbón para la escuadra de Dewey. El carbón fue bienvenido por ser necesario para los cañoneros, pero en cuanto al buque, sin interés para nosotros, fue enajenado. Su bandera aún se conserva en el Museo Naval de Madrid, siendo una las pocas presas que hicimos a nuestros enemigos durante la contienda.

Pero, y tras este éxito, el capitán de navío Ferrer sabía que no podía esperar otros, dada la debilidad de su fuerza. Por ello ordenó concentrar todos los buques disponibles en La Isabela, fondeando minas y emplazando hasta once pequeños cañones de las estaciones navales para defender la entrada al puerto. Asimismo, y sacrificando lo menos importante a lo fundamental, y actuando con más tino que su superior Montojo, decidió zabordar las cañoneras fluviales de la laguna de Lanao, reforzando con sus armas y

hombres al transporte “General Álava”, que llegó a reunir un cañón de 9 cm, dos de 7 cm, dos de 42 mm, dos de 25 mm y cuatro ametralladoras de 11 mm, casi como un crucero auxiliar, y en el que, como buque más importante, arboló su insignia.

Pronto se hizo evidente, sin embargo, que los buques de Dewey apenas salían de la bahía de Manila, por lo que no constituían un peligro inmediato. Por contra, los armados por los insurrectos eran cada vez más activos, por lo que, orillando las anteriores precauciones, Ferrer decidió pasar a la acción, y así y por separado o formando escuadrilla, los cañoneros empezaron a dar caza a los buques filipinos, apresando o hundiendo a muchos de ellos, a prestar auxilio a los pequeños y aislados puestos del Ejército, llevándoles noticias, provisiones y munición, cuando no el decisivo apoyo de sus pequeñas piezas y el de sus trozos de desembarco o evacuando posiciones insostenibles. Para servir como transporte Ferrer agregó a su escuadrilla el pequeño vapor mercante “Churruca”.

Tal campaña se efectuó con buques cuya dotación, como sabemos, era mayoritariamente indígena, con lo que el peligro de desertión o de amotinamiento era evidente. También sabemos que los buques no estaban en buenas condiciones operativas, que carecían de repuestos y de una reserva adecuada de municiones, que sus mandos estaban aislados de Madrid y de Manila, por lo que no podían recibir ni órdenes ni noticias, y que pronto faltó el carbón y debieron utilizar leña para alimentar las calderas.

Teniendo en cuenta además que los buques enemigos llevaban su mismo armamento o muy parecido, pues era el incautado en Cavite, y que sus buques eran algo más grandes que los españoles, lo cierto es que la victorias españolas no carecieron de mérito.

Destacó el cañonero “Pampanga”, que apresó un velero y la lancha de vapor “Cambuilao”, mientras que la escuadrilla reunida echaba a pique al “Bulusán” y apresaba al “Nueva Esperanza”, al velero “Iris de Paz” y a otros muchos. Por tierra, la operación más importante fue probablemente el decisivo apoyo de tres cañoneros y

del personal de la estación naval a la defensa de Ilo Ilo, con sólo 1.200 españoles incluidos civiles frente a 10.000 enemigos.

Además, su concurso fue decisivo para cooperar a las operaciones del general Ríos, hasta entonces gobernador de la indómita Mindanao, para reasentar el dominio español sobre el archipiélago. El motivo era que se daba por perdida la isla de Luzón, pero se pensaba poder retener el resto del archipiélago y posesiones anejas como Marianas y Carolinas. Y para ello se contaba con la llegada de la “Escuadra de Reserva” del almirante Cámara.

Pero ya sabemos que Cámara debió suspender su expedición al saberse la derrota de Cervera en Santiago de Cuba, lo que dejaba las costas españolas completamente indefensas contra un esperado raid enemigo. Por otra parte, Manila sólo capituló dos días después del armisticio, el 14 de agosto, lo que hacía más que dudosa la legalidad de su toma de posesión.

En cualquier caso, la capital era el único punto efectivamente dominado por los estadounidenses al terminar la guerra, si bien la insurrección filipina se había extendido por doquier. Las esperanzas españolas de retener buena parte de las posesiones del Pacífico siguieron vivas, pero en las negociaciones del Tratado de Paz en París, la delegación estadounidense impuso la fuerza de los hechos, y reclamó el archipiélago entero, amenazando incluso con la reanudación de la guerra. Y nuestro país no estaba en condiciones materiales ni morales de proseguir con una contienda que ya había resultado desastrosa.

Una larga y heroica retirada

F

irmado el Tratado de Paz el 10 de diciembre de aquel año, la misión de nuestras fuerzas navales varió: ahora se trataba de la concentración y evacuación de tropas y residentes españoles en las islas, lo que obligó a continuar las operaciones contra los rebeldes filipinos, aunque ya sin perspectiva alguna de éxito.

Tras tan valerosa como callada y tenaz labor, se decidió liquidar las armas y materiales españoles de Filipinas, vendiéndolas por medio de intermediarios a los propios estadounidenses, que realmente estaban necesitados de ellas, pues desde febrero de 1899 se enfrentaban ellos mismos a los insurrectos filipinos, que habían declarado mientras tanto su independencia y se negaban a que todo se redujera a que su país cambiara de amos.

Los trece pequeños cañoneros se fondearon en Zamboanga, Mindanao, se licenció a las dotaciones y se prepararon para su entrega a la “Navy”, quien envió al crucero “Petrel” a hacerse cargo de ellos y conducirlos seguidamente a Cavite.

Pero antes de que se produjera el traspaso y ante la tardanza del “Petrel”, los filipinos se apoderaron por la fuerza de los buques y los trasladaron a un fondeadero más seguro para ellos. Como sabemos, disponían además de las dotaciones, ya licenciadas, por lo que no tardarían mucho en ponerlos en servicio.

Sólo quedaban por entonces allí unos pocos oficiales de la Armada y un puñado de soldados españoles del Ejército, la paz

estaba firmada y nada les quedaba por hacer allí, salvo repatriarse tranquilamente. Pero estaba el honor y la lealtad a los compromisos adquiridos de aquellos hombres, que decidieron, sin órdenes de ninguna clase, pasar a la acción nuevamente.

El teniente de navío Cano y Puente convenció a veinte soldados para que se pusieran a sus órdenes, tomaron un bote de remos y recuperaron al abordaje cuatro de los cañoneros en el mismo Zamboanga.

Los buques se pusieron en marcha como se pudo, y con el refuerzo de otros cuarenta soldados, mandados por el capitán de fragata Pascual de Bonanza y el teniente de navío Quintas, fueron a por el resto, recuperándolos y haciendo pocos días después entrega de ellos al "Petrel".

Ferrer, entonces ausente, pues ya era jefe del apostadero y se hallaba en Manila organizando la evacuación, se enteró de todo ello, y propuso para sus subordinados la Cruz Laureada de San Fernando por su heroico valor. Pero la recompensa se les regateó, entre otras cosas porque los únicos testigos de los hechos eran los mismos protagonistas. Además se convino que España ya no estaba en guerra por entonces, por lo que debieron contentarse con simples Cruces del Mérito Naval y ¡blancas!

La "Navy" tampoco parece haberse mostrado muy agradecida con aquellos hombres, pues tales buques han aparecido regularmente en todos los anuarios navales americanos como si hubieran sido apresados por su escuadra, cuando lo cierto es que les fueron vendidos por España y recuperados por unos hombres que nada tenían que ganar personalmente con su derroche de arrojo.

Es más, de haber caído en manos de los filipinos, tales buques hubieran dado considerables quebraderos de cabeza a los estadounidenses, y, desde luego, su recuperación por los españoles les ahorró al menos un puñado de vidas. Pero nada de esto se recuerda, aunque claro, si los hechos los hubieran protagonizado ellos, se conmemorarían adecuadamente de forma oficial y habría

varias novelas y películas que pondrían a aquellos hombres por las nubes.

El “General Álava” siguió todavía en la brecha, arbolando la última insignia española en el Pacífico. Entre otras misiones, le tocó la evacuación de las Carolinas, cuya venta al Imperio Alemán ya se había decidido, asistiendo a la ceremonia formal de cambio de soberanía.

En esas islas los cañoneros “Quirós” y “Villalobos” habían realizado su propia gesta, pese a hallarse completamente aislados del resto del mundo, lo que les llevó hasta a carecer de víveres. En julio del 98 apresaron al pailebot estadounidense “Tulenkam”, que entró en Ponapé con carga general, y después tuvieron que luchar duramente contra la insurrección de los indígenas.

Al final, el transporte y los dos cañoneros fueron también vendidos, como sus compañeros, prestando con sus mismos nombres largos años de servicios en la “Navy” y contra los mismos enemigos filipinos primero y piratas de Mindanao después. En total la escuadrilla se había enajenado por unos dos millones y medio de pesetas de la época, siendo así útiles a la nación que los construyó hasta el fin.

En lo que se refiere a los hombres, recordar que la evacuación y cambio de soberanía en Carolinas se produjo en noviembre de 1899. Mientras, en Baler, su heroica guarnición había capitulado con todos los honores ante las tropas de Aguinaldo tras un cerco épico de casi un año exacto, el 2 de junio del mismo año, por lo que los soldados no fueron realmente “Los últimos de Filipinas”.

No se trata de hacer competiciones, siempre odiosas y más en cuestiones semejantes, pero sí recordar que la Armada también puede enorgullecerse de sus “últimos de Filipinas”, siendo, como era habitual, la primera en llegar a los nuevos territorios y la última en abandonarlos.

Desde luego, la gesta de los pequeños cañoneros de Filipinas, luchando en unas condiciones tremendas durante la guerra del 98 y todavía durante año y medio más, merecía que alguien la recordase.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ARCHIVO GENERAL DE MARINA DON ÁLVARO DE BAZÁN.

—Fondos de Filipinas procedentes del Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo.

—Histórico: Guerra con los EE.UU.

—Expediciones, Asuntos Particulares.

—Expedientes Personales, Cuerpo General, entre otros: don José Ferrer y Pérez de las Cuevas, don Ramón Cano y Puente, don José Quintás y Delgado, don Manuel Peral y Caballero, don Carlos Suanzes y Carpegna.

GARCÍA PARREÑO, Guillermo: La campaña de la Escuadra Americana en Filipinas, Cartagena, 1899.

RODRIGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: Operaciones de la guerra del 98. Una revisión crítica, Actas, Madrid, 1998.

SASTRÓN, Manuel: La insurrección en Filipinas y guerra hispano-americana, Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901.

CÁRDENAS Y MANZANILLO EN 1898

A

unque parezca mentira también hubo victorias por mar de los españoles incluso en el luctuoso 1898 y sobre los estadounidenses. Y no deja de resultar paradójico que muchos españoles, aficionados a la Historia Naval, conozcan hasta pequeñas escaramuzas de otras guerras que poco o nada nos conciernen, mientras no tienen la menor idea de hechos que nos afectan directamente.

Estos combates menores se produjeron fundamentalmente en las costas cubanas, aunque también hubo alguno en Puerto Rico, y nos referiremos a los dos más importantes, los que tuvieron como escenario los puertos de Cárdenas, al norte de la isla, y Manzanillo, al sur.

Las fuerzas enfrentadas

I

ndependientemente de la escuadra de Cervera, que parece haber monopolizado en absoluto el interés, existían en Cuba las fuerzas navales del Apostadero, mandadas por el contralmirante Manterola.

Estas fuerzas habían tenido un gran papel en la lucha contra la anterior insurrección cubana, desde 1895, tanto al interceptar las llamadas “expediciones filibusteras” de los rebeldes, como en operaciones de cooperación con el Ejército, desde el bombardeo

artillero, el transporte de tropas o el desembarco de las dotaciones para la lucha en tierra.

Inevitablemente, los tan atareados como poco atendidos buques estaban en malas condiciones operativas cuando estalló el conflicto con los Estados Unidos: de los cinco pequeños cruceros allí destacados sólo uno podía navegar, el “Conde de Venadito”, estando el resto necesitado de reparaciones que la difícil situación de la Hacienda española no podía atender, así como se debían nada menos que once meses de pagas a las dotaciones, mandos incluidos, por la misma razón.

Manterola ordenó concentrar en La Habana a las mayores unidades, y en aquel puerto y pese a su estado, apoyados por las potentes baterías de costa del puerto, consiguieron durante la guerra distraer a un número mucho mayor de unidades enemigas, realizando incluso dos afortunadas salidas. Otros fueron menos afortunados, como el inútil crucero “Mercedes”, dejado en Santiago de Cuba, junto al cañonero “Alvarado”, que apoyaron a la escuadra de Cervera y cayeron con la capitulación de la plaza, o el cañonero “Sandoval”, único defensor de la bahía de Guantánamo.

Pero los verdaderos protagonistas de la narración que sigue fueron los llamados pomposamente “cañoneros de tercera clase”, en realidad pequeñas lanchas de vapor, sumariamente armadas y a las que nadie podía pedir mucho más que labores policiales. Sin embargo, al estar diseminados entre los numerosos puertos de la isla con la misión de defenderlos e impedir el contacto de los estadounidenses con los rebeldes, cayó sobre ellos una responsabilidad muy superior a sus fuerzas.

Eran unos 32 barquitos de distintas procedencias: 18 de ellos habían sido construidos en tres grupos de igual número por los astilleros británicos de White y Forrest y por el gaditano de Vea Murguía a raíz del estallido de la insurrección en Cuba. Muy parecidos entre sí, desplazaban unas 42 toneladas, hacían 10 nudos y les armaba una pieza de 42 mm a proa y una ametralladora Maxim de 37 mm a popa, hermana mayor de la universal arma de

infantería con refrigeración por agua. El resto eran pequeños vapores civiles, comprados en los Estados Unidos o regalados por suscripciones patrióticas o cedidos por sus propietarios españoles a la Armada. Eran de desplazamientos comprendidos entre las 30 y 85 toneladas, y análogamente armados, algunos con piezas de 57 mm. Menos aptos que sus compañeros específicamente diseñados y contruidos para la tarea, muchos de ellos habían sido desechados antes de la guerra o permanecían con averías.

Con el apoyo de un puñado de cañoneros algo menos pequeños y de algún viejo pontón artillado, debieron hacer frente a una fuerza mucho mayor, pues, y aunque la escuadra de Cervera fijó pronto en Santiago y sus alrededores al grueso enemigo, otras muchas unidades de la "Navy" se emplearon preferentemente o casi en exclusiva al bloqueo del resto de las costas cubanas.

La fuerza comprendía, al menos, dos cruceros protegidos, 16 pequeños cruceros, de entre 2.300 y 1.200 toneladas, clasificados casi todos en la "Navy" como "patrol gunboats", la mayor parte de los once grandes vapores armados como cruceros auxiliares, y casi todos los doce torpederos disponibles, uno solo de los cuales, el "Ericsson", participó en el combate de Santiago. Aparte estaban cuatro grandes monitores y la mayor parte de los 74 vapores armados como cañoneros auxiliares; algunos de ellos, con artillería de mediano calibre y hasta de 2.700 toneladas eran verdaderos cruceros auxiliares, el resto, generalmente por encima de las 400 toneladas, eran pequeños vapores mercantes, remolcadores, guardacostas y buques del servicio de faros, armados por lo general de piezas ligeras, de 57, 42 y 37 mm, aparte de ametralladoras.

Pese a su crecido número, eran algo insuficientes para la tarea, dada la longitud de las costas cubanas y lo recortado de éstas, con muchos islotes, ensenadas, cayos y puertos naturales. Pero su papel debía de ser decisivo en la guerra, pues al ser Cuba deficitaria en alimentos, y tras tres largos años de lucha con las consiguientes destrucciones en sus campos, su guarnición y población se verían condenadas al hambre y a la rendición a poco que se prolongara el

bloqueo. Aparte de ésto, se esperaba de ellos que bombardearan determinados puntos, aislaran a Cuba telegráficamente de España, cortando los cables submarinos, efectuaran pequeños golpes de mano y entraran en contacto con las partidas insurrectas.

Todo ello dio lugar a una campaña pocas veces recordada y valorada en toda su complejidad, para la que remitimos al lector a otros trabajos nuestros. Pero baste recordar, como indicio del valor de los forzadores del bloqueo y de las fuerzas sutiles españolas, el que éste se consiguiera burlar en algunas más de las 22 ocasiones que registraron los servicios de información enemigos, a lo largo de una contienda que duró poco más de tres meses y medio.

Inevitablemente, aquello supuso una serie de choques entre ambos bandos, de los que pasamos a relatar los dos principales.

Los combates de Cárdenas

E

n este puerto de aguas someras, tan próximo a la principal base enemiga, Key West, se produjeron algunos de los más encarnizados combates de la guerra. Allí estaban basadas tres cañoneras: la “Alerta”, al mando del teniente de navío Pasquín, la “Ligera” y la “Antonio López”. En los pasos que dan acceso a la bahía se habían fondeado 20 minas, que desgraciadamente fallaron en su misión, como sucedió invariablemente con las españolas durante toda la guerra.

El 25 de abril, recién iniciada la contienda, vigilaba dicha entrada la “Ligera”, una de las lanchas construidas por Forrest, al mando del teniente de navío don Antonio Pérez Rendón, nacido en Cádiz y veterano, como su dotación y buque, de la lucha contra los insurrectos.

Cerca de Cayo Diana avistó al torpedero “Foote”, al mando del teniente Rodgers, botado en 1896, de 142 toneladas, capaz de 25 nudos y armado con tres piezas de 37 mm y tres tubos lanzatorpedos. Pronto se abrió el fuego, más rápido por parte americana, pero más certero por parte española. Sólo uno de los setenta disparos del torpedero alcanzó a la cañonera, rompiendo dos candeleros del toldo, sin causar bajas ni otras averías, pero uno o varios de los diez tiros españoles alcanzaron al torpedero con efectos mucho mayores, pues el buque, escorado a la banda

contraria y despidiendo humo y vapor de sus calderas, se retiró precipitadamente del combate.

Desconocemos las averías o bajas concretas del torpedero, pues las fuentes norteamericanas son poco claras al respecto, pero debieron ser de entidad para explicar esa retirada frente a un enemigo inferior. De lo que no cabe duda es de que se trataba del “Foote” y no del “Cushing”, como erróneamente dicen las fuentes españolas.

Al tan afortunado como decidido comandante de la “Ligera” se le concedió la Cruz de María Cristina, entonces sólo inferior a la de San Fernando, mientras el júbilo se desataba en la opinión pública española, al conocerse el resultado tan favorable del que fue el primer combate naval de la guerra.

El 8 de mayo, otro torpedero enemigo, el “Winslow”, gemelo del anterior, y al mando del teniente Bernadou, se topó con las tres cañoneras españolas, siendo salvado de correr una suerte aún peor por la intervención del crucero “Machias”, que forzó su retirada, aunque no sufrieron daño o baja alguna.

El 11 del mismo mes, se decidió acabar de una vez por todas con las molestas cañoneras, formándose para ello una flotilla compuesta por el “Winslow”, el guardacostas “Hudson”, con dos piezas de 57 mm, el crucero “Wilmington”, de 1.400 toneladas, 15 nudos, ocho cañones de 102 mm, cuatro de 57 y cuatro de 37, con blindaje en la batería y parcial en la flotación de 1’5 pulgadas, en el que arbolaba su insignia el comodoro Todd, jefe de la operación, así como el también crucero “Machias”, de parecidas características.

Todd penetró en la bahía, ordenando al “Winslow” que explorara su parte Este, mientras que el “Hudson” hacía lo mismo al Oeste, los dos apoyados por el “Wilmington”, mientras que el “Machias”, por su superior calado, quedó atrás, desmantelando la abandonada estación de señales de Cayo Diana.

Las tres cañoneras españolas no podían enfrentarse con perspectivas de éxito a semejante avalancha, por lo que la “Alerta” y la “Ligera” buscaron refugio en la orla de peñascos que cierra la

bahía, mientras que la “Antonio López”, un pequeño remolcador de la Compañía Trasatlántica cedido a la Armada, armada con un cañón de 57 mm, tuvo que hacer frente al ataque fondeada en el embarcadero por su mayor calado.

A eso de las dos menos cuarto de la tarde, el torpedero “Winslow” avistó a la “Antonio López”, rompiendo el fuego inmediatamente, a una velocidad de 12 nudos y con alcances de 1.500 yardas, mientras regulaba sus torpedos. El cañoneo fue pronto vivísimo, pero ya el segundo disparo español hizo blanco en el torpedero, sucediéndose seguidamente los impactos, averiando máquinas y calderas, deshaciendo el aparato de gobierno y causando varios incendios. No tardaron en aproximarse el “Eludson” y el “Wilmington”, que aparte de la cañonera española, pintada de gris y poco visible por la calima, no divisaban enemigo de entidad como para explicarse lo que estaba sucediendo.

Entonces, y aún ahora, los atacantes creyeron que había en Cárdenas poderosas baterías de costa, y que lo sucedido era que habían literalmente caído en una trampa. Contribuyó a su confusión el hecho de que se desplegaran en la costa, temiendo un desembarco, unos setenta hombres de la compañía de Infantería de Marina que guarnecía Cárdenas, y algún voluntario de la localidad, que unieron el fuego de sus fusiles al estrépito general.

Lo cierto es que los americanos, creyendo vérselas con piezas de costa camufladas, empezaron a disparar un impreciso y disperso fuego de barraje, resultando por tanto inevitable que algunas granadas cayeran en la ciudad, destruyendo el consulado británico, un almacén y varias casas, causando dos muertos y cinco heridos entre la población civil. Mientras, el “Hudson” consiguió dar un remolque al inmovilizado “Winslow”, y Todd, pensando que ya no cabía hacer nada más, ordenó la retirada.

El balance del combate para los norteamericanos fue de cinco muertos, incluido el segundo comandante del torpedero, alférez Bagley, y tres heridos, entre ellos el comandante, teniente Bernadou. El buque quedó destrozado, pero aún pudo felicitarse por

su buena suerte, pues uno de los disparos españoles había acertado en uno de sus torpedos, que milagrosamente no estalló, lo que hubiera significado su total destrucción. Pese a que el buque fue reparado mucho después, en 1901, no debió de quedar bien, pues fue baja definitiva en 1911, nueve años antes que los buques de su serie. El “Hudson”, por su parte, recibió cuatro impactos y otros menores, debidos a fuego de fusil o a fragmentos de metralla, no reportando bajas. El “Wilmington” recibió otros dos impactos directos, aparte de balazos y metrallazos, sin reportar de nuevo bajas ni daños importantes.

En cuanto a la vencedora, la pequeña “Antonio López”, había quedado acribillada por doce proyectiles enemigos, seguramente los de 37 del torpedero, que le inutilizaron el bote y le causaron algún conato de incendio, pero sólo sufrió dos heridos en su dotación, y el buque quedó reparado el 27 de mayo, operando posteriormente en la guerra hacia Varadero en combinación con el Ejército. Y ello pese a que los primeros informes la daban por hundida y que su comandante, al quedarse sin municiones, pensó en echarla a pique para evitar su apresamiento, orden que no llegó a dar ante la retirada del enemigo.

Se trataba del teniente de navío don Domingo Montes Reguefeiros, nacido en Santiago de Cuba, que había merecido ya anteriormente en la insurrección cubana sendas cruces al Mérito Naval y Militar. Su heroica conducta en el combate que acabamos de describir, le valieron la Cruz de María Cristina por el Ejército, y la de San Fernando por la Armada, siendo así el primer y victorioso laureado de la guerra del 98.

Su pequeño buque se había también distinguido anteriormente, al apresar al buque “filibustero” llamado “Genoveva”, con el cabecilla rebelde Aguirre, así como a la goleta “William Todd”, con fusiles para los rebeldes. Al mando ya de Montes, y fondeada en La Habana, fue testigo de la explosión del “Maine”, colaborando en las labores de rescate y apartando al crucero “Alfonso XII” y transporte “Legazpi”,

que había perdido las amarras por la explosión, del área del desastre.

Pero volviendo al combate, la victoria fue pues completa, no volviendo el enemigo a intentar entrar en Cárdenas en toda la guerra.

Muestra sin embargo de la imprevisión del mando, fue que sólo el día después del combate se comenzara la instalación de baterías de costa que defendieran el puerto, en concreto seis viejas y pequeñas piezas de 8 y 9 cm, y dos venerables morteros de 32. Curiosamente, el oficial a cargo de las obras fue el capitán de Artillería don Severo Gómez Núñez, autor de un muy interesante estudio sobre la guerra. Un día antes, incluso aquellas anticuadas piezas hubieran podido convertir el revés americano en una derrota mucho más dura, pero así el mérito recayó por entero en las cañoneras, que, increíblemente, se acreditaron como auténticos “cazatorpederos”.

La campaña de Mazanillo

L

os combates navales que tuvieron lugar en este puerto forman, en conjunto, la tercera campaña naval en importancia de la guerra, tras las de Santiago de Cuba y Cavite, aunque a considerable distancia de ellas.

El hecho se explica por su importancia estratégica y por un grave error de los mandos estadounidenses. Creyendo que la plaza y puerto tenían escasa importancia, no se previó atacarla o bloquearla al menos, lo que hizo que entraran en su puerto varios forzadores del bloqueo con las ansiadas provisiones. Como la plaza era la cabecera de una de las divisiones del ejército expedicionario español en Cuba, y al no estar vigilada ni amenazada, se pudo formar allí la brigada que, al mando del coronel Escario, con casi 4.000 hombres y varios cañones, acudió en socorro de la asediada Santiago de Cuba, fuerza que, de no ser por otros factores, hubiera podido decidir la campaña.

Así que cuando el mal ya estaba hecho, pues Escario partió el 22 de junio, el día 27 el presidente McKinley mismo ordenó que el olvidado puerto fuera atacado.

Para ello se reunió una escuadrilla de cañoneros auxiliares: el “Hist”, ex—“Thespia”, de 472 toneladas, armado con 1 x 47, 4 x 37 y una ametralladora Colt, el “Hornet”, ex “Alicia”, de 425 toneladas, con 2 x 57, 1 x 47 y 2 x 37 y el remolcador “Wompatuck”, ex “Atlas”, de 462 toneladas, con 3 x 47 y una Gatling. Los tres buques iban

mandados por los tenientes Young, Helms y Jungen respectivamente, tomando el mando conjunto el primero, como más antiguo. Como en Cárdenas contaban con la ayuda de un práctico cubano para entrar en el puerto.

Cercanos a su objetivo y frente a Niquero, toparon con la pequeña cañonera “Centinela”, un yate de vapor adquirido en los EE.UU. de sólo 30 toneladas y armada con dos Maxim, al mando del teniente de navío don Claudio Aldereguía. El resultado del combate no podía ser dudoso, y pese a su heroica resistencia, la cañonera, con más de 25 impactos en el casco, una vía de agua, la máquina averiada, un fogonero muerto y varios heridos y contusos, tuvo que embarrancar en la costa para evitar su hundimiento. Los americanos la dieron por hundida y continuaron con su misión, pero lo cierto es que su esforzada dotación consiguió por sus propios medios reparar su barquito y reincorporarse días después a su escuadrilla, basada justamente en Manzanillo, a la que había querido alertar con su resistencia.

Sin embargo, la noticia, transmitida por telégrafo, llegó con retraso al puerto, pero, afortunadamente, se estaba preparado.

La escuadrilla allí destacada se componía de tres cañoneras: la “Guantánamo” de la serie de Vea Murguía y al mando del teniente de navío don Bartolomé Morales, la “Estrella” de la de Forrest, al del de la misma graduación don Sebastián Noval, y la “Delgado Parejo”, antiguo yate estadounidense “Dart”, regalado a la Armada por la colonia española en Nueva York, con 85 toneladas, un cañón de 57 y una Maxim, al mando de don Ángel Ramos Izquierdo. El mando de la pequeña flotilla recayó en el teniente de navío de primera clase (hoy sería capitán de corbeta), don Joaquín Gómez de Barreda, quien era además el comandante del puerto, un valenciano que ya había destacado en las campañas previas, con una cruz del Mérito Militar con distintivo rojo.

Aparte estaba la “Guardián”, ex yate “Azteca”, regalado por su propietario, el naviero A. Menéndez, de 65 toneladas, pero completamente inútil y con su dotación reducida a los cuatro

hombres que servían la única pieza de 42 mm que había quedado a bordo. La dura campaña anterior contra la rebelión cubana se había cobrado un pesado tributo en buques y dotaciones, y así vemos el estado de ésta, y que las otras tres no contaban sino con 19 hombres de dotación cada una, incluido su comandante, mientras que teóricamente hubieran debido ser unos 25.

Además había otros dos pontones inútiles: el viejo cañonero de madera “Cuba Española”, de 255 toneladas y con un viejo y desgastado cañón Parrott por todo armamento, con sólo 30 granadas. Su dotación se reducía a siete hombres. El otro pontón era un viejo velero, adquirido años antes para cumplir esa secundaria misión, que servía de buque cuartel y almacén de la flotilla, con 39 hombres en su dotación, incluidos el médico y practicante de la escuadrilla, armado de manera similar con una vieja pieza con escasas municiones. El mando conjunto de los tres pontones lo tenía el teniente de navío don Ramón Navarro.

La tarde de aquel 30 de junio era lluviosa y había poca visibilidad, sin embargo, el vigía del puerto señaló a las tres y media a los atacantes que entraban cuidadosamente en él.

Pese a la disparidad de fuerzas, Gómez de Barreda no dudó en arbolarse su insignia en la “Delgado Parejo” y salir con sus tres cañoneras a hacer frente al enemigo, contando con el apoyo más moral que otra cosa, del fuego de los tres pontones, fondeados en el puerto, y de tres cañones de campaña de 8 y 9 cm, prácticamente inútiles en un combate naval, salvo de nuevo a efectos morales, así como el apoyo de algunos fusileros que se apostaron en los muelles.

Así que todo el peso de la acción iba a recaer en tres cañoneras que, juntas, no sumaban ni la mitad del desplazamiento de cada uno de sus tres enemigos, y que reunían seis piezas ligeras contra las 13 atacantes.

A las cuatro menos cuarto se rompió el fuego por ambas partes, cayendo el alcance rápidamente hasta alrededor de una milla náutica. Pese a su inferioridad, la suerte favoreció a los veteranos

españoles sobre los recién movilizados y reservistas estadounidenses, pues, tras una hora de fuego el resultado no era dudoso: El “Hist” había recibido once impactos directos y varios metrallazos y rebotes más, el “Hornet” había tenido menos suerte, pues tras recibir seis impactos directos, uno de los cuales le había hecho estallar una caja de municiones, otra granada le había seccionado la tubería principal de vapor, abrasando a tres fogoneros y quedando el buque inmóvil y derivando peligrosamente hacia un banco de arena, de donde le sacó, a remolque el “Wompatuck”, que por su parte había recibido otros tres impactos, uno de ellos en la ballenera, y tenía uno de sus cañones inútil por avería.

A la baqueteada flotilla no le quedó sino una rápida retirada, acompañada de los vítores y aclamaciones de los defensores, que no pudieron rematar su victoria por su escasez de municiones y la imposibilidad de reemplazarlas en un previsible futuro.

Los buques españoles habían sufrido por su parte ligeras averías y las siguientes bajas: en el “Delgado Parejo” murieron dos hombres, otros dos resultaron heridos leves y contuso su comandante, substituido en posteriores combates por el de igual graduación don Joaquín Montagut, en el pontón “María”, dos heridos y dos contusos, y otro contuso más en el “Guardián”. En tierra hubo otros dos heridos leves en la guarnición y otros dos en la población civil.

Los partes americanos son mucho menos detallados en lo referente a las bajas, que dicen se redujeron a los tres quemados en el “Hornet”, lo que parece poco probable por el número de impactos anotado y por su retirada. Incluso estos tres, de los que al menos sabemos murió posteriormente uno de ellos, no aparecen siquiera en el recuento general de bajas de la campaña, lo que nos induce a pensar en que existió un ocultamiento deliberado.

De hecho, los partes de los tres comandantes americanos ofrecen versiones no sólo contradictorias entre sí, sino y además, por decirlo suavemente, poco ajustadas a la realidad. Young afirmó que la acción duró una hora y cuarenta minutos, Helm que 45

minutos y Jungen que 55 minutos. Evidentemente impresionados por sus enemigos, hablaron de que combatieron con nueve buques en total, algunos de gran tamaño, armados con piezas de “hasta seis pulgadas”, entre los que había un torpedero (no hubo ninguno español en Cuba durante toda la guerra) y apoyados además por “numerosas y poderosas baterías de costa”, y pese a todo ello, consiguieron hundir a varios, incluida una goleta llena de fieros españoles dispuestos al abordaje, uno de los pocos datos en el que coinciden los tres partes, lo que da idea de su valor y seriedad.

Su nula credibilidad quedó palmariamente de manifiesto al día siguiente, el 1 de julio, y a eso de las cuatro de la tarde.

Otra formación estadounidense se dispuso a lo que no debía ser sino completar la destrucción del día anterior. Los buques atacantes eran ahora el “Scorpion” ex “Sovereign”, prácticamente un crucero auxiliar con sus 850 toneladas y armamento de cuatro piezas de 127 mm y seis de 57 mm, y el remolcador “Osceola”, ex “Wintrop”, de 571 toneladas, con dos de 57, una de 47, una Gatling y una Colt. Iban al mando, respectivamente, del teniente-comandante Marix y del teniente Purcell.

Esta vez la distancia de combate fue mayor, en torno a los 2.500 metros, seguramente para aprovechar el muy superior alcance de las piezas americanas de cinco pulgadas, una granada de las cuales hubiera bastado para echar a pique o averiar gravemente a cualquiera de las cañoneras, y, de paso, quedar fuera del alcance de sus pequeñas piezas.

Sin embargo, el resultado fue muy parecido: tras 25 minutos de fuego, los atacantes debieron batirse en retirada. El tiro español, inicialmente algo corto, mejoró sensiblemente después, alcanzando con doce impactos al “Scorpion”, de los que sólo uno llegó a perforar el costado, debido seguramente al escaso alcance y potencia de las ligeras piezas españolas, pero sembrando la cubierta enemiga de metralla. Sin embargo no se reportaron bajas. El “Osceola” no reportó impactos, pero señaló que una de sus piezas se había inutilizado.

De nuevo los partes americanos sobrestimaron hasta rayar el ridículo a sus enemigos, hablando de un cañonero de unas mil toneladas y de otros dos de 300 a 400, aparte de las consabidas y potentes baterías de costa.

Los españoles anotaron sólo algún impacto en el “María”, donde se produjeron tres heridos y algún contuso. Significativamente se recogieron poco después en tierra y sin estallar hasta 19 granadas enemigas de 5 pulgadas, pero otras sí lo hicieron en la población, matando a dos mujeres e hiriendo a otro civil.

Gómez de Barreda había conseguido, contra todo pronóstico, una segunda y aún más meritoria victoria, al hacer un magnífico uso de sus muy limitados medios, dando la sensación al enemigo de que se enfrentaba con una fuerza mucho mayor.

Pero no se durmió en los laureles: ordenó remolcar a los pontones hacia puntos en que batieran mejor las entradas del puerto, despojando a la inútil “Guardián” de sus municiones para rellenar los exhaustos paños de las otras. El 2 de julio tuvo la satisfacción de que se le reincorporara la ya mencionada “Centinela”, burlando el bloqueo enemigo, lo que fue otra modesta victoria.

No se hacía ilusiones, sin embargo, sobre todo por la dramática escasez de municiones y el continuo refuerzo del enemigo. Por ello pidió al mando superior se le permitiera romper el bloqueo con las cuatro cañoneras y dirigirse a otro puerto donde pudieran municionarse y continuar la lucha, gesto que le honra y que contrasta fuertemente con la actitud de Cervera en Santiago. Pero tal permiso se le denegó por diversas razones.

Mientras tanto la guerra seguía, y el 3 de julio se produjo la destrucción de la escuadra de Cervera y el 16 la capitulación de la asediada Santiago.

Sólo entonces el mando norteamericano se decidió a neutralizar de una vez a la molesta flotilla que les había derrotado dos veces. La operación tenía todo el aspecto de sacarse la espina de anteriores fracasos, pues el mando se le dió al mismo comodoro

Todd frustrado en Cárdenas. Claro que esta vez se quiso estar seguro del éxito, y la fuerza atacante fue sencillamente aplastante, reuniéndose para la ocasión nada menos que a los cruceros “Wilmington”, que ya conocemos, su gemelo, el “Helena”, y los cinco buques que habían atacado antes Manzanillo, con su artillería especialmente reforzada, pues sólo los tres primeros montaban ahora siete piezas ligeras más.

A las ocho menos cuarto del 18 de julio entraron simultáneamente por tres de las bocas del puerto los siete buques mencionados, no dando ahora ninguna oportunidad a los defensores, aprovechando el mucho mayor alcance de los cuatro cañones de 5 pulgadas y dieciséis de 4 pulgadas de que disponía la división, los atacantes abrieron fuego y lo sostuvieron ampliamente por encima de los tres mil metros de distancia que podían alcanzar las ligeras piezas españolas.

Ante aquello, Gómez de Barreda ordenó abandonar y zabordar las cañoneras, y salvando efectos y artillería, atrincherarse en tierra, respondiendo sólo al enemigo cuando este se acercaba un tanto. Así, a mansalva, los atacantes acibillaron a las abandonadas cañoneras y pontones, y a tres vapores mercantes de la “Antinógenes Menéndez” allí refugiados. El “Purísima Concepción”, hasta entonces un afortunado forzador del bloqueo, y los viejos de paletas “José García” y “Gloria”, ambos de casco de madera.

Aquel bombardeo careció del menor interés militar, reduciéndose las bajas en la escuadrilla española a un contramaestre herido, aunque hubo dos muertos y cinco heridos en la guarnición de la plaza y otro herido entre la población civil. Por supuesto entre los atacantes no se produjo baja alguna, pese a que debían haber afrontado las supuestas “poderosas y numerosas” baterías de costa descritas con todo lujo de detalles en los partes anteriores.

Aunque mortificado por la inevitable pérdida de sus cañoneras, Gómez de Barreda comunicó a Manterola estar “más satisfecho de haber salvado a nuestras dotaciones de una hecatombe...” que de

sus victorias anteriores. Creemos que la frase retrata al hombre y que sobran los comentarios.

El cuarto ataque

L

a situación de la plaza empeoró seguidamente, atenazada por el bloqueo por mar y amenazada por las guerrillas cubanas, el hambre y las enfermedades empezaron pronto a cobrarse un duro tributo en su guarnición, reducida por la marcha de la columna Escario a tres batallones, poco nutridos, dos de los regimientos “Vizcaya” y “Álava”, y otro provisional formado por destacamentos de otras unidades, transeúntes, etc. La plaza parecía una presa fácil, así que el mando norteamericano decidió tomarla, en una operación conjunta con las guerrillas cubanas.

Para ello se preparó otra fuerza naval al mando del comodoro Goodrich, con insignia en el crucero protegido “Newark”, de 4.100 toneladas, armado con doce piezas de 152 mm y 10 ligeras, los ya conocidos “Hist” y “Osceola”, el primero con su artillería nuevamente reforzada por dos piezas de 37 mm, el “Swanee”, con dos de cuatro pulgadas y 4 de 57 mm, y el cañonero ex-español “Alvarado”, que entró en la capitulación de Santiago y cayó intacto en manos del enemigo, con una de 57 y otra de 37 mm, de cien toneladas. Acompañaba a la fuerza el transporte “Resolute”, con 4 de 57 mm, donde iba embarcado el batallón de “marines” del coronel Huntington.

El bombardeo preliminar al previsto desembarco se inició a las cuatro menos veinte de la tarde del 12 de agosto, mientras las fuerzas cubanas atacaban por tierra. A eso de las cuatro y cuarto

Goodrich creyó observar que los defensores izaban bandera blanca, por lo que suspendió el fuego y envió al “Alvarado” con bandera de parlamento, seguido poco después por el resto de los buques.

Al ver aquel despliegue, las dotaciones españolas de la flotilla, atrincheradas en el puerto, creyeron que todo era una añagaza, por lo que rompieron fuego de cañón y fusil sobre los buques enemigos, siendo entonces cuando fueron alcanzados por primera vez los buques americanos, entre ellos el “Osceola”, por una granada que hizo reventar una caja de munición, y el “Swanee”, que recibió varios balazos de fusil, tres de ellos en su bandera, lo que provocó la inmediata retirada de los atacantes hasta la segura distancia de cinco mil metros.

Desde las cinco y media continuó el bombardeo únicamente a cargo del “Newark”, que hizo un fuego intermitente, con el fin de agotar a los defensores, pero con el pesar de que una cuarta parte de las granadas no estallaban, por defecto en las espoletas.

Mientras, el ataque por tierra de los cubanos había fracasado, y los “marines” todavía esperaban la orden para desembarcar. Las dotaciones españolas que defendían el puerto no tuvieron baja alguna, pero en la guarnición se produjeron seis muertos, cuatro de ellos por una granada del “Newark” que destruyó el cobertizo donde dormían, y nueve heridos, así como dos muertos y 22 heridos entre la población civil, sufriendo serios daños muchos edificios. La división naval norteamericana no reportó bajas, mientras que en la partida cubana de Rubí se registraron dos muertos y once heridos.

Pero aquella noche se supo con toda seguridad en la ciudad que ese mismo día se había firmado el armisticio entre España y los Estados Unidos, poniendo fin a la guerra. El problema ahora era ponerlo en conocimiento de los atacantes, que no sabían nada, pues por entonces no existía la radio.

Gómez de Barreda no dudó en embarcarse en un pequeño bote para comunicar con la división atacante, pero y pese a ir iluminado con tres faroles blancos para mostrar sus pacíficas intenciones, el bote fue tomado por un torpedero y cañoneado, aunque sin

consecuencias. A la mañana siguiente se deshizo el malentendido y la heroica resistencia pudo terminar.

Don Joaquín Gómez de Barreda recibió la Cruz de María Cristina por los combates navales y la del Mérito Militar por su defensa hasta el extremo del puerto y costa. Tal vez fueran algo cortas las recompensas, pero lo que no parece tener explicación es la escasa resonancia posterior que han tenido los hechos que protagonizó.

La flotilla de Manzanillo, pese a su pequeñez, limitaciones y estado, fue capaz de vencer por dos veces a fuerzas superiores. Enfrentada por tercera a una ya irresistible en todos los aspectos, zabordó sus castigados barquitos con un mínimo de bajas y siguió luchando en tierra, con muy escasos recursos de todo género, rechazando a un enemigo que había aprendido a ser muy cauteloso con ellos, prolongando su resistencia hasta el armisticio y cediéndole sólo un costoso e incompleto triunfo cuyo único relieve consistió en la destrucción del pequeño forzador del bloqueo y de los dos viejos mercantes vapores de ruedas.

Hubo otros combates menores en aguas cubanas y en Puerto Rico, algunos fueron afortunados, otros adversos, los más indecisos, pero ninguno tan enconado como los que tuvieron lugar en Cárdenas y Manzanillo. En unos y otros se mostró lo que pueden el valor, la decisión y la profesionalidad frente a fuerzas incomparablemente superiores, y también, triste es decirlo, lo que pudo hacerse en otros combates de la misma guerra y no se hizo.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ARCHIVO DE LA ARMADA D. ÁLVARO DE BAZÁN. Expediciones Asuntos Particulares, Histórico guerra de 1898, Expedientes personales Cuerpo General de los dos jefes españoles, Historiales buques: "Antonio López".

APPENDIX TO THE REPORT OF THE CHIEF OF THE BUREAU OF NAVIGATION, Navy Department, Washington 1898, para los partes americanos.

OPERACIONES NAVALES DE LA GUERRA CON LOS EE.UU, Imprenta de Marina, Madrid, 1899, para los partes españoles.

DORWART, J.M.: "A Mongrel fleet: America buys a Navy for fight Spain, 1898", en Warship International, n° 2 de 1980, pp 141-155.

FEUER, A.B.: "A hot greting for the attacking flotilla was followed by a remarkable rescue off the Cuban coast", Military History, octubre de 1995, pp 82-88.

LLABRÉS, Juan: "Fin de nuestro Apostadero y Escuadra de las Antillas, 1898", Revista General de Marina, año 1965, pp 70-93.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R: Operaciones de la guerra de 1898, una revisión crítica, Actas, Madrid, 1998.

—"Operaciones menores en Cuba", Revista de Historia Naval, n° 9 de 1985, pp 125-145.

CONCLUSIÓN

T

al vez lo que más llame la atención al lector poco prevenido, tras la lectura de este trabajo, hayan sido las difícilísimas circunstancias que debieron afrontar los marinos españoles de todas las épocas, desde Bazán, enfrentándose en las Terceras a una escuadra francesa doble en número y potencia a la abigarrada agrupación puesta a sus órdenes, a las pequeñas cañoneras que, en el 98, supieron imponerse a enemigos mucho mayores, por no hablar de las frágiles galeras de los siglos XVI y XVII jugándose el tipo frente a los mucho más poderosos galeones, o las cañoneras de la época de San Vicente y Trafalgar, atreviéndose incluso con navíos enemigos.

Cae así por su base el mito de los fatuos e ineptos españoles, que con poderosísimas escuadras y buques monstruosos, eran inevitable y reiteradamente vencidos por sus muy inferiores pero infinitamente más hábiles enemigos. Realmente, y salvo por los tiempos de Felipe II, pese a los tópicos, uno de los monarcas españoles que mejor entendió el poder naval, los españoles tuvieron que enfrentarse a una vasta y peligrosísima gama de enemigos, sin que, y pese a la importancia de sus intereses marítimos, tuvieran los medios materiales que la importancia de la tarea requería. Incluso en Lepanto las galeras cristianas eran menos que las turcas, y la tan cacareada “Invencible” tuvo que luchar en Gravelinas contra un número mucho mayor de buques ingleses.

Esa desatención se agravaba obviamente cuando la situación del país impedía destinar mayores recursos a nuestras fuerzas navales, pero la carencia ha sido más la norma que la excepción.

Y, sin embargo, en clara inferioridad numérica y hasta técnica, los españoles han sabido ganar muchas batallas por mar, las reseñadas y muchas otras que tal vez narremos en otra ocasión.

Algunos dirán que ello se debió al típico valor de los españoles, nosotros, sin negarlo, señalamos la pericia marinera, las innovaciones técnicas y tácticas, y la decisión y la tenacidad, sin las cuales y con sólo el primero es muy difícil conseguir el éxito, virtudes mucho menos reconocidas y hasta negadas a nuestros antecesores, aunque los hechos que hemos narrado las hayan puesto claramente de manifiesto.

Justamente, la posición geográfica de la Península Ibérica y la enorme extensión de su imperio oceánico, hacían que las necesidades defensivas navales fueran enormes, mayores que lo que el país podía proporcionar aún en las coyunturas más favorables.

Es cierto que, en contadas ocasiones, se dispuso de grandes recursos que no se supieron utilizar adecuadamente, pero pocas potencias navales están exentas de tal culpa, como Vernon en Cartagena de Indias o Mathews en Sicié, por poner dos ejemplos notorios. Y no nos hemos recatado en otros trabajos de criticar a los jefes españoles que hicieron un mal uso de los medios puestos a sus órdenes, lo que nos ha valido muchas críticas y no poca incompreensión. En España parecen merecer más atención y alabanzas los ilustres derrotados que los que supieron alcanzar la victoria pese a tener todo en contra, y mejor prensa el vencido que el victorioso. Y así nos va...

Sin embargo, tales situaciones favorables fueron excepcionales, y los hechos materiales terminaron imponiendo su propia lógica, como afirma Paul Kennedy en su "Auge y caída de las grandes potencias" y al final gana el que más buques y cañones tiene, no el

más hábil y valeroso, y por más veces que haya arrancado literalmente la victoria de las garras del enemigo.

Siempre asombrarán las gestas de los marinos españoles de todas las épocas, en paz o en guerra, desde el Descubrimiento de América, la apertura de las rutas oceánicas, la primera vuelta al mundo o los combates aquí narrados. Pero lo que no tiene más explicación que su propia grandeza profesional, es que tales hazañas se realizaran con esa tan notoria como asombrosa modestia de medios materiales puestos a su disposición, desde las pequeñas carabelas de los Descubrimientos a las ínfimas cañoneras de las victorias de fines del XVIII y del XIX.

Otros pueblos podrán presumir de sus propias realizaciones, pero parafraseando a Churchill bien podríamos decir de los marinos españoles que “nunca tantos han conseguido tanto con tan poco”.

Bueno sería que aprendiéramos algo de las lecciones de la Historia y obráramos en consecuencia, pues y aparte de otras cuestiones, muchos y muy serios intereses dependen de ello.



Agustín Ramón Rodríguez González (Madrid, 1955) es doctor en Historia y profesor en la Universidad San Pablo—CEU. Reconocido especialista en la Historia Naval Española, ha publicado hasta la fecha veintiún libros sobre esta apasionante cuestión, entre los que destacan: *Política naval de la Restauración 1875-1898. Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica. La campaña del Pacífico. España contra Chile y Perú 1862-1872. Lepanto, la batalla que salvó a Europa y, Trafalgar y el conflicto naval anglo—español del siglo XVIII*, así como las biografías de dos precursores del submarino es

España: *Isaac Peral, historia de una frustración* y *Cosme García, un genio olvidado*.

Notas

¹ ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: España, Flandes y el Mar del Norte, Planeta, Barcelona, 1975, pp 138-139, el articulado del tratado en las mismas páginas.

² MATTINGLY, Garrett: La Armada Invencible, Grijalbo, Barcelona, 1961, pág 465.

³ REGAN, Geoffrey: Historia de la incompetencia militar, Crítica, Barcelona, 1989, cap VII, “La bahía de Cádiz (1625)” pp 212 y ss.

⁴ Fernández Duro y otros autores insisten en que el “Warwick” era un tres puentes de 80 cañones, pero nuestras informaciones parecen aclarar que se trataba simplemente de uno de 60 cañones.

⁵ Hemos completado nuestro relato con el de PIÑÓN BOUZA, J.R: “El “Glorioso”, un navío que hizo honor a su nombre”, Revista General de Marina, agosto-septiembre de 2002, pp 383-389, quien proporciona algunos datos nuevos sobre los buques ingleses.

⁶ Apud FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón, Madrid, Museo Naval, 1975, vol VII, p 272.

⁷ FERRARI BILLOCH, F: Barceló, Sus luchas con ingleses y piratas berberiscos, Patria, Barcelona-Madrid, 1941, p. 118.

⁸ SABATFR GALINDO, Javier: “El Tratado de Paz hispano-argelino de 1786”, en Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea, Facultad de Geografía e Historia de la U. Complutense de Madrid, nº5 1984, pp 57-82.

⁹ Un listado de las presas, facsímil de un informe impreso de la época, en la sección Documentos de la Revista de Historia Naval, n° 34 del año 1994, pp 75-79.

¹⁰ GRAVES, R.: *Últimas aventuras del sargento Lamb*, Edhasa, Barcelona, 1985, p 162.

¹¹ Tenemos algunas dudas sobre la identidad precisa de los buques ingleses, dado que en la misma guerra fueron apresadas otras varias fragatas británicas que también fueron incorporadas a la Real Armada, vid MARURI GREGORISCH, J.L.: "*Barcos de ayer, las fragatas*", en Anuario Juan de la Cosa, Santander, Vol VII de 1999, pp 11-148.

¹² El primer golpe de la guerra fue dado por nuestras fuerzas del Apostadero de La Habana, mandadas por el teniente general de la Armada don Juan Bautista Bonet, que consiguieron apresar un convoy británico de Jamaica compuesto por 16 buques.

¹³ BEERMAN, E.: "La última batalla de la guerra de independencia americana no fué Yorktown. La expedición hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782", Revista de Historia Naval, n° 5 de 1984, pp 89-102.

¹⁴ La capitulación se publicó completa en la Gaceta de Madrid, de 13-IX-1782.

¹⁵ Cfr en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: "*Las fragatas, del remo a la vela*", Parte I de la obra *La fragata en la Armada Española: 500 años de historia*, IZAR Construcciones Navales S.A., edición no comercial, Madrid, 2003, especialmente cap VI.

¹⁶ Don Jacobo era hijo de don Pedro Stuart, al que ya conocemos por su apresamiento de la segunda capitana argelina y que llegó a teniente general de la Armada, no así el malogrado don Jacobo que falleció de muerte natural poco después del combate. Ambos eran descendientes de la casa de Berwick, luego de Alba tras la extinción de ésta.

¹⁷ RÍO SAINZ, J.: Nelson, Atlas, Madrid, 1943, p 64, complementado por BRAVETTA, H.: Nelson, Iberia-Joaquín Gil, Barcelona, 1943.

Notas

¹ ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: España, Flandes y el Mar del Norte, Planeta, Barcelona, 1975, pp 138-139, el articulado del tratado en las mismas páginas. <<

² MATTINGLY, Garrett: La Armada Invencible, Grijalbo, Barcelona, 1961, pág 465.[<<](#)

³ REGAN, Geoffrey: Historia de la incompetencia militar, Crítica, Barcelona, 1989, cap VII, “La bahía de Cádiz (1625)” pp 212 y ss. [≤](#)

⁴ Fernández Duro y otros autores insisten en que el “Warwick” era un tres puentes de 80 cañones, pero nuestras informaciones parecen aclarar que se trataba simplemente de uno de 60 cañones.

<<

⁵ Hemos completado nuestro relato con el de PIÑÓN BOUZA, J.R: “El “Glorioso”, un navío que hizo honor a su nombre”, Revista General de Marina, agosto-septiembre de 2002, pp 383-389, quien proporciona algunos datos nuevos sobre los buques ingleses. <<

⁶ Apud FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón, Madrid, Museo Naval, 1975, vol VII, p 272. <<

⁷ FERRARI BILLOCH, F: Barceló, Sus luchas con ingleses y piratas berberiscos, Patria, Barcelona-Madrid, 1941, p. 118. <<

⁸ SABATFR GALINDO, Javier: “El Tratado de Paz hispano-argelino de 1786”, en Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea, Facultad de Geografía e Historia de la U. Complutense de Madrid, nº5 1984, pp 57-82. [<<](#)

⁹ Un listado de las presas, facsímil de un informe impreso de la época, en la sección Documentos de la Revista de Historia Naval, n° 34 del año 1994, pp 75-79. [<<](#)

¹⁰ GRAVES, R.: *Últimas aventuras del sargento Lamb*, Edhasa, Barcelona, 1985, p 162. [≤](#)

¹¹ Tenemos algunas dudas sobre la identidad precisa de los buques ingleses, dado que en la misma guerra fueron apresadas otras varias fragatas británicas que también fueron incorporadas a la Real Armada, vid MARURI GREGORISCH, J.L.: *“Barcos de ayer, las fragatas”*, en Anuario Juan de la Cosa, Santander, Vol VII de 1999, pp 11-148.[<<](#)

¹² El primer golpe de la guerra fue dado por nuestras fuerzas del Apostadero de La Habana, mandadas por el teniente general de la Armada don Juan Bautista Bonet, que consiguieron apresar un convoy británico de Jamaica compuesto por 16 buques. <<

¹³ BEERMAN, E.: “La última batalla de la guerra de independencia americana no fué Yorktown. La expedición hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782”, Revista de Historia Naval.nº 5 de 1984, pp 89-102.<<

¹⁴ La capitulación se publicó completa en la Gaceta de Madrid, de 13-IX-1782. [≤](#)

¹⁵ Cfr en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: “*Las fragatas, del remo a la vela*”, Parte I de la obra *La fragata en la Armada Española: 500 años de historia*, IZAR Construcciones Navales S.A., edición no comercial, Madrid, 2003, especialmente cap VI. [<<](#)

¹⁶ Don Jacobo era hijo de don Pedro Stuart, al que ya conocemos por su apresamiento de la segunda capitana argelina y que llegó a teniente general de la Armada, no así el malogrado don Jacobo que falleció de muerte natural poco después del combate. Ambos eran descendientes de la casa de Berwick, luego de Alba tras la extinción de ésta. <<

¹⁷ RÍO SAINZ, J.: Nelson,Atlas, Madrid, 1943, p 64,
complementado por BRAVETTA, H.:Nelson,Iberia-Joaquín
Gil,Barcelona, 1943.<<