Rodolfo SORIA-GALVARRO Derpich

APUNTES DE HISTORIA NAVAL
TOMO II
HISTORIA NAVAL MUNDIAL

DE LA ANTIGÜEDAD HASTA LA I GUERRA MUNDIAL

APUNTES DE HISTORIA NAVAL

Autor: Contraalmirante Rodolfo **SORIA-GALVARRO** Derpich

Texto guía para el ramo “Historia Naval Aplicada”

Impreso en la Escuela Naval Arturo Prat
Valparaíso, Chile

2025

TEMARIO

CAPÍTULO 01 HISTORIA NAVAL MUNDIAL 1

PRIMERAS ACTIVIDADES EN EL MAR. 1
Situación Histórica 1
El comercio marítimo 1
EGIPCIOS. PRIMEROS ENFRENTAMIENTOS EN EL MAR 2
Cretenses y Fenicios 3
LA DOMINACIÓN GRIEGA DEL MEDITERRÁNEO 5
PRINCIPALES ENFRENTAMIENTOS EN LA ANTIGÜEDAD. 6
Las guerras Médicas o Persas 7
Situación Previa 7
Preludio 9
Batalla de Salamina 10
Fuerzas 12
Conclusiones. 13
Comentarios 14
Batalla de Mícala 14
GUERRAS DEL PELOPONESO 16
LAS GUERRAS PÚNICAS Y EL SURGIMIENTO DE ROMA 18
PRIMERA GUERRA PÚNICA (264 A241 A.C.) 19
Guerra naval (261-257 AC) 19
Batalla naval de Milae o Milas (260 AC) 20
Batalla de Ecnomus o Eccnomo. 20
Hechos posteriores 25
Batalla de las islas Egadas (241 AC) 25
SEGUNDA GUERRA PÚNICA (218 A201 A.C.) 26
TERCERA GUERRA PÚNICA (150 A146 A.C.) 28
GUERRAS CIVILES EN ROMA (100 A27 A.C.) 28
Batalla de Accio. 29
EL IMPERIO MARÍTIMO BIZANTINO 32
FUEGO GRIEGO. 33
COMERCIO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD 34
COMPÁS MAGNÉTICO O BRÚJULA 34
CAPÍTULO 02 ACTIVIDAD NAVAL EN LA EDAD MEDIA. 37

Situación Histórica 37
LOS VIKINGOS 37
Batalla naval de Svolder (agosto 1000) 38
Comentario 40
LAS CRUZADAS 40
GUERRA ENTRE GÉNOVA, BIZANCIO Y VENECIA 41
JAPÓN CONTRA EL IMPERIO MONGOL 42
INGLATERRA Y FRANCIA- GUERRA DE LOS CIEN AÑOS (1337 - 1457) 43
Batalla de Arnemuiden, 23 de septiembre de 1338 44
El Combate Naval de Sluys o de la Esclusa (24-junio -1340) 45
Batalla de La Rochelle, 1372 48
CAPÍTULO 03 EL IMPERIO MARÍTIMO DE ESPAÑA 53

Situación Histórica 53
DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES MARÍTIMAS 53
España y los viajes de Colón 53
Los portugueses 54

Tratado de Tordesillas ... 55
ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL NUEVO MUNDO: ... 56
Exploraciones inglesas y francesas ... 57
El Imperio Colonial Neerlandés ... 57
BATALLA DE LEPANTO (7 OCTUBRE 1571) ... 58
LA "ARMADA ESPAÑOLA" (1588) ... 61
Batalla naval de Gravelinas 8 agosto 1588 ... 63
COMERCIO DE ESCLAVOS ... 65
CAPÍTULO 04 LA GUERRA EN EL MAR ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII. ... 67

Situación Histórica ... 67
ACCIONES NAVALES EN ORIENTE ... 67
El Buque Tortuga ... 67
ACCIONES NAVALES EN OCCIDENTE ... 68
Guerra de los Treinta Años (1618–1648). Holanda y España. ... 68
Turcos y Venecianos. ... 69
Suecia - Holanda. ... 69
GUERRAS ANGLOHOLANDESAS (1652-74) ... 70
Apoyo holandés durante las Guerras Civiles Inglesas ... 70
Las Guerras. ... 75
Primera Guerra (1652 - 1653) ... 76
Segunda Guerra (1665 - 1667) ... 77
Tercera Guerra (1672 - 1673): ... 78
HOLANDA Y ESPAÑA CONTRA FRANCIA ... 79
GUERRA DE LOS SIETE AÑOS ... 79
Guerra de la Sucesión Austriaca ... 80
Guerra del asiento o War of Jenkins' Ear ... 81
Causas ... 82
La guerra ... 83
Tercer ataque a Cartagena de Indias (13 marzo - 20 de mayo 1741) ... 85
Consecuencias ... 92
GUERRA DE INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA (1776-1783) ... 92
El submarino Tortuga ... 92
Captura del HMS Drake ... 93
Combate de Flamborough Head ... 94
Batalla de la Bahía de Chesapeake (05-septiembre-1781) ... 95
Batalla del Paso de los Santos (12 abril 1782) ... 96
CAPÍTULO 05 REPÚBLICA FRANCESA Y LAS MONARQUÍAS EUROPEAS ... 99

Situación Histórica ... 99
ACCIONES NAVALES ... 100
Batalla del Glorioso 1° de junio (01 junio 1794). ... 100
Batalla del Cabo San Vicente (13 febrero 1797). ... 101
Batalla de Camperdown. Una Victoria Improvisada ... 103
CAPÍTULO 06 EL IMPERIO MARÍTIMO DE GRAN BRETAÑA. ... 109

INTRODUCCIÓN ... 109
Batalla de Aboukir o del Nilo (1 agosto 1798) ... 109
Batalla de Copenhague (2 abril 1801) ... 112
Maniobra Estratégica de Napoleón de 1805 ... 118
Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805) ... 120
21 de octubre de 1805 Batalla de Trafalgar ... 124
Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805) ... 149
Desarrollo de la batalla ... 151
Secuelas de la batalla ... 153
Batalla de la isla de Aix 11 abril 1809 ... 153
ANEXO "A" BATALLAS NAVALES DE GUERRAS NAPOLEÓNICAS ... 159

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS GUERRAS DE COALICIÓN 159
Guerra de la Primera Coalición 159
Guerra de la Segunda Coalición 159
La Guerra de la Tercera Coalición 160
Guerra de la Cuarta Coalición 161
Guerra de la Quinta Coalición 161
Guerra de la Sexta Coalición 162
Guerra de la Séptima Coalición 162
1793 DEFENSA DE TOULON 163
El sitio de Toulon 164
La pequeña Gibraltar 166
Ofensiva final 168
Evacuación 169
LOS COMIENZOS DE LA LEYENDA: NAPOLEÓN, HÉROE DE TOULON 171
El asedio de Toulon 173
ASEDIO DE TOULON (1793) 174
Ocupación aliada de Toulon 174
Comienzo del asedio 175
Primeras baterías francesas 177
Batalla final 181
Reembarco de Toulon 184
La represión 186
1793,14 AGOSTO. BATALLA DE LUCON 187
1795, 16-20 JULIO. BATALLA DE QUIBERON 188
Francia en 1795 189
Expedición 189
Asalto a Quiberon 191
Ejecución de los realistas 191
1794, 1° JUNIO, BATALLA DEL GLORIOSO 1° DE JUNIO. 192
1795 BATALLA DE GÉNOVA 193
Orden de Batalla 198
1975, 13 JULIO: BATALLA DE LAS ISLAS HYÈRES 203
BATALLA DE LAS ISLAS HYÈRES 204
Antecedentes 205
Persecución 205
Batalla 206
Secuelas 207
Orden de batalla de la batalla de las islas Hyères 208
1795, 23 JULIO. BATALLA DE ILE DE GROIX 212
Antecedentes 213
Orden de batalla. Campaña de Vizcaya junio 1795 219
Flota francesa 223
1797, 13 FEBRERO, BATALLA DEL CABO SAN VICENTE. 225
1797, 3/5 JULIO. ATAQUE A CÁDIZ 227
Bombardeo de Cádiz 229
Ataque 231
Consecuencias 232
1797, 25 JULIO. BATALLA DE TENERIFE. 233
Antecedentes 234
Los ataques 234
1797, 11 OCTUBRE, BATALLA DE CAMPERDOWN. 236
1798, 1° AGOSTO, BATALLA DE ABOUKIR O DEL NILO 241
1801, 2 ABRIL, BATALLA DE COPENHAGUE 244
MANIOBRA ESTRATÉGICA DE NAPOLEÓN DE 1805 250
1805, 22 JUNIO, BATALLA DEL CABO FINISTERRE 253

1801, 6 JULIO. 1ª BATALLA NAVAL DE ALGECIRAS ... 256
La batalla ... 260
Consecuencias ... 262
12 JULIO 1801. 2ª BATALLA NAVAL DE ALGECIRAS ... 264
Antecedentes ... 265
Batalla ... 266
Efectos ... 270
1804, 5 OCTUBRE. ACCIÓN DEL CABO DE SANTA MARÍA ... 271
Desarrollo de las operaciones ... 271
Consecuencias ... 273
1805, 21 OCTUBRE, BATALLA DE TRAFALGAR ... 274
La flota franco-española en Cádiz ... 274
La flota británica en Cádiz ... 276
La Batalla ... 278
Secuelas de la batalla ... 295
Consecuencias de la batalla ... 299
1805, 2 NOVIEMBRE, BATALLA DEL CABO ORTEGAL ... 299
Secuelas de la batalla ... 303
1806, 6 ENERO. BATALLA DE SANTO DOMINGO. ... 304
1806, 8 ENERO. BATALLA DE CAPE TOWN ... 306
1806 – 1807. INVASIONES INGLESAS ... 317
Antecedentes ... 317
El Virreinato del Río de la Plata ... 318
Las Guerras Napoleónicas ... 318
El bloqueo continental napoleónico ... 319
1807 2-5 SEPTIEMBRE. BOMBARDEO DE COPENHAGUE ... 333
1808, 14 JUNIO. CAPTURA DE LA ESCUADRA FRANCESA EN CÁDIZ ... 342
1809. 10 ABRIL, BATALLA DE LA ISLA DE AIX ... 347
1811, 13 MARZO, PRIMERA BATALLA NAVAL DE LISSA ... 353
CAPÍTULO 07 DESDE GUERRA DE 1812 HASTA BATALLA DE NAVARINO. ... 367
GUERRA DE 1812 ENTRE ESTADOS UNIDOS Y GRAN BRETAÑA. ... 367
Batalla del Lago Erie. (10 septiembre 1813) ... 367
Acciones sobre Washington y Baltimore (24 agosto y 12 septiembre 1814) ... 369
Batalla del lago Champlain (11 septiembre 1814) ... 370
Batalla de Nueva Orleans. (8 enero 1815) ... 371
BOMBARDEO DE ARGELIA (27 AGOSTO 1816) ... 372
BATALLA DE NAVARINO (20 OCTUBRE 1827). ... 373
CAPÍTULO 08 HECHOS DE GUERRA NAVALES ENTRE 1850 Y 1866. ... 379
GUERRA DE CRIMEA (1853-1856) ... 379
La batalla de Sinope. El fin de la era de la vela ... 379
La marina rusa ... 380
La armada otomana ... 381
Primeras escaramuzas ... 381
La batalla de Sinope y la destrucción de la escuadra otomana ... 381
Consecuencias ... 385
GUERRA DE SECESIÓN (1861-1865). ... 386
Combate de Hampton Roads (8 y 9 marzo 1862) ... 388
La Toma de New Orleans (1 mayo 1862) ... 394
Campaña del Mississippi ... 394
Ataque a Mobile (5 agosto 1864) ... 395
GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ITALIA ... 397
BATALLA LISSA (20 JULIO 1866) ... 397
Contexto histórico de la batalla naval de Lissa ... 398

Planes navales 398
Los comandantes 398
El bombardeo del puerto de San Jorge 399
Las flotas y planes de combate 400
Inicio del combate 401
El destino de los combatientes 404
Resultado de la guerra 406
AVANCE TECNOLÓGICO NAVAL A FINES DEL SIGLO XIX. 407

DISEÑO DE BUQUES. 407
ARTILLERÍA. 407
EL TORPEDO AUTOMÓVIL. 408
LA ELECTRICIDAD Y SU ROL NAVAL. 408
EL PETRÓLEO Y SU PROYECCIÓN EN LA PROPULSIÓN NAVAL. 409
CAPÍTULO 09 GUERRAS DEL TÉRMINO DEL SIGLO XIX. 411

GUERRA DE LOS BALCANES (1877-1878) 411
LA GUERRA SINO JAPONESA 411
Batalla del río Yalú (17 septiembre 1894) 411
GUERRA HISPANO-NORTEAMERICANA (1898) 415
La Batalla de la Bahía de Manila o Cavite (1 mayo 1898) 415
Batalla naval de Santiago de Cuba 423
CAPÍTULO 10 GUERRA RUSO–JAPONESA. 429

SITUACIÓN ENTRE JAPÓN Y RUSIA 429
GUERRA RUSO - JAPONESA 430
Ataque a Puerto Arturo 430
Batalla del mar Amarillo 431
Batalla de Tsushima (27 mayo 1905) 438
CAPÍTULO 11 Iª GUERRA MUNDIAL. 445

SITUACIÓN HISTÓRICA 445
Resumen de Operaciones Navales 446
CAPÍTULO 12 OPERACIONES NAVALES DE 1914 A ENERO 1915. 451

Situación Histórica 451
PRIMERAS OPERACIONES NAVALES 451
Ataque a las LCM francesas en el Mediterráneo 451
La Trampa de Heligoland Bight (1914) 452
Batalla de Coronel 457
Batalla de las Falklands 461
Corsarios de Superficie Alemanes 467
Batalla de Dogger Bank 468
CAPÍTULO 13 LA CAMPAÑA DE GALLIPOLI O DE LOS DARDANELOS 475

Situación Histórica 475
El ataque naval a los Dardanelos 477
Segunda Etapa del Plan Británico 489
Desembarco Anfibio Británico en Gallipoli 490
CAPÍTULO 14 BATALLA DE JUTLANDIA 493

SITUACIÓN HISTÓRICA 493
Plan de Batalla o Idea de Maniobra Alemán 493
Comentario 498
CAPÍTULO 15 LA GUERRA SUBMARINA Y ANTISUBMARINA 501

Actividades en 1914 501
Actividades en 1915 502
Actividades en 1916 503
Actividades en 1917 504
Actividad en 1918 505

TÉRMINO DE LA GUERRA. 505
La paz que trajo otra guerra 506
Hundimiento de la flota alemana en Scapa Flow 506
ANEXO A 511
EL COMBATE NAVAL A FINES DEL SIGLO XVI (ÉPOCA DE LA VELA). 511
PREPARATIVOS GENERALES EN CADA UNIDAD. 511
BATALLA NAVAL. TÁCTICAS Y COMBATE NAVAL EN LA ERA DE LA VELA 512
Cortar la línea enemiga 514
El tiro para desarbolar 514
El tiro al casco 515
El tiro en hilera, o enfilada 515
Dentro de una batalla naval 515
En las baterías de cañones 516
Al abordaje (o rechazar uno) 518
Maniobras de un buque de vela: conceptos básicos 520
Conceptos básicos de navegación y nomenclatura naval 520
Rosa de los vientos. Rumbos 521
Escala de Beaufort de la fuerza de los vientos 521
Barlovento y sotavento 522
Posiciones relativas del buque y el viento. 522
Marcadores de babor y estribor 522
MANIOBRAS DE UN BUQUE DE VELA: LA VIRADA 523
Virada por avante y por redondo 523
Virada por redondo 523
¿QUÉ ES ORZAR Y ARRIBAR? 524
Orzar 524
Arribar 524
Navegar en contra del viento. Ceñir 524
Navío navegando de bolina 525
Arboladura de navío de línea español de 112 cañones 525
Dotación de un navío de línea español de 74 cañones 526
Medidas de un navío español y otro británico del mismo porte, en el año de 1740 527
TÁCTICA NAVAL: CRUZAR LA T 528
¿CÓMO SE DISPARABA UN CAÑÓN NAVAL? SU CARGA Y DISPARO 529
Paso a paso de la carga de un cañón naval 530
GRADOS EN LA MARINA REAL BRITÁNICA EN LA ÉPOCA DE TRAFALGAR 532
Evolución de las insignias 532
REFERENCIAS HISTORIA NAVAL UNIVERSAL. TOMOS II Y III 535
REFERENCIAS DE INTERNET, TOMO I 537
Antigüedad a la Primera Guerra Mundial. Tomo II 537

CAPÍTULO 01 HISTORIA NAVAL MUNDIAL

PRIMERAS ACTIVIDADES EN EL MAR.

Situación Histórica

[1]

La necesidad de comunicarse y establecer un intercambio comercial entre los nacientes pueblos del Mediterráneo y otros lugares desconocidos en la antigüedad, impulsó al hombre a crear, 10.000 años a.C., naves rudimentarias que materializaran este enlace en forma más expedita que la vía terrestre. Al mismo tiempo, el mar facilitó el desplazamiento de fuerzas militares que participaron en las guerras y conquistas territoriales de la época.

El comercio marítimo

Las primeras embarcaciones fueron simples, una especie de balsas, que sólo navegaban en los estuarios de los grandes ríos como el Éufrates y en el Nilo. Inicialmente su propulsión se lograba apoyando una vara en el fondo y después se comenzó a usar el remo y la vela. Cinco mil años antes

[1] https://arqueoegipto.wikisaber.es/las-embarcaciones-su-papel-en-la-economia-egipcia/

de Cristo se registra la existencia de naves con el casco de fondo plano en el Nilo transportando las piedras con que se construyeron las pirámides.

Una de las embarcaciones más antiguas que se conoce es la nave funeraria a remo que se encontró en la tumba del Faraón Cheops (3969 - 3908 a.C.). Tenía, aproximadamente, 40 metros de eslora y 9 metros de manga, aunque las que operaban realmente en esos años eran de tamaño menor. Estas embarcaciones tenían la proa y popa parecidas, de fondo plano y sin quilla lo que las hacía frágiles y no aptas para navegar con oleaje. Como timón se usaba un remo de pala ancha que se instalaba en una o ambas aletas, llamado bayona. Su eslora era de unos 22 metros y con desplazamiento de alrededor de 25 toneladas. Los buques mercantes usaban sólo velas y los de guerra llevaban vela para sus desplazamientos y remos para las maniobras en puerto y para combatir.

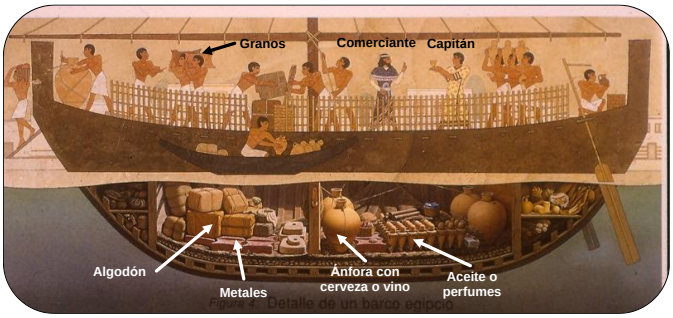
Nave funeraria de Cheops[2]

Hacia el año 3.000 a.C. los pueblos en las orillas de los grandes ríos y en la costa de mares interiores, especialmente el Mediterráneo, establecieron un incipiente comercio marítimo.

EGIPCIOS. PRIMEROS ENFRENTAMIENTOS EN EL MAR[3]

El 2.500 a.C. egipcios y cretenses navegaban con cierta seguridad en las cercanías de costa en el Mediterráneo.

La navegación en el Nilo incentivó a los egipcios a perfeccionar sus naves y apoyados por los fenicios crearon escuadras con unidades propulsadas a vela y remo aptas para transportar soldados.



Detalle de un barco egipcio

En 1.196 a.C. se da una de las batallas navales importantes de la antigüedad, Pelusio, en la que el Faraón Ramsés III salva a Egipto de una invasión de los pueblos de Asia Menor (libios, sirios, filisteos,), al destruir con su flota las naves de los "*pueblos de la mar*". Algunos historiadores la consideran la primera batalla naval de la cual se tienen antecedentes concretos.

4

[2] http://www.egiptomania.com/asade/imagenes/navegacion_egipto026.jpg
[3] Historia Marítima del Mundo. Contraalmirante Maurice de Brossard. Edimat libros. 1974.
[4] https://www.google.cl/maps/@38.8500418,26.2098569,4.17z

Cretenses y Fenicios

Los fenicios[5]

Creta necesitaba el comercio marítimo para sobrevivir y debió crear una fuerza naval capaz de defender sus intereses y además mantener su soberanía. El 2.300 a.C. era la potencia naval que dominaba el Egeo y la costa de Grecia asegurándose casi mil años de desarrollo en paz.

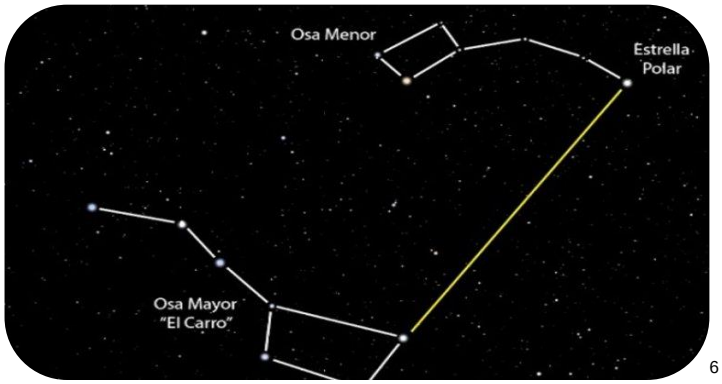
En 1.470 a.C. una gran explosión volcánica destruyó la isla de Thera, al norte de Creta produciéndose un maremoto (tsunami) de tal magnitud que junto con las cenizas de la erupción hicieron desaparecer su civilización de 15 siglos de antigüedad.

A partir del desastre de Creta, los fenicios fueron los mejores navegantes del mundo antiguo por espacio de diez siglos. Navegaron el Mediterráneo hacia 2.700 a.C. instalándose en el Mar Negro para explotar las minas de estaño y otros minerales del área. Posteriormente fueron expulsados de esos lugares y se expandieron por el Mediterráneo saliendo finalmente al Atlántico. Controlaron la

[5] http://www.nocierreslosojos.com/fenicios-marco-geografico-expansion/

costa africana, descubrieron las Islas Canarias y llegaron hasta el sur de Inglaterra donde explotaron el estaño. Fundaron **Cartago** en 1.059 a.C.

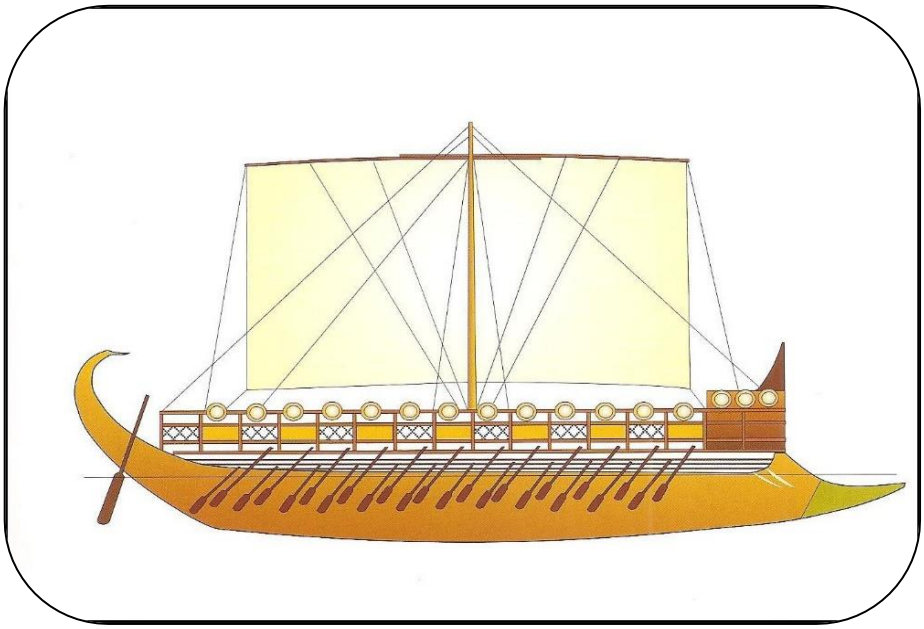
Adelantos Fenicios



[6]

En general los navegantes se orientaban por la **estrella Polar y la Osa Mayor**, las que eran fáciles de distinguir, en especial la primera porque está fija en el Norte. Los fenicios aprendieron y mantuvieron en secreto que era más exacto usar la **Osa Menor y la estrella Polar** en sus travesías. Implantaron la quilla, que también mantuvieron en secreto.

Entre 1.000 a.C. y 250 a.C. impulsaron el comercio marítimo contribuyendo con sus navegaciones al mejor conocimiento de esta actividad. Las naves fenicias se basaron en la galera egipcia **agregándole un espolón**, creando así las galeras de combate (birremes, trirremes, etc.). Sus dimensiones eran aproximadamente 25 m de eslora y unas 30 toneladas de desplazamiento, características que aumentaron con el progreso. Con bases en Tiro y en Sidón, tuvieron preponderancia durante tres siglos en las actividades comerciales.

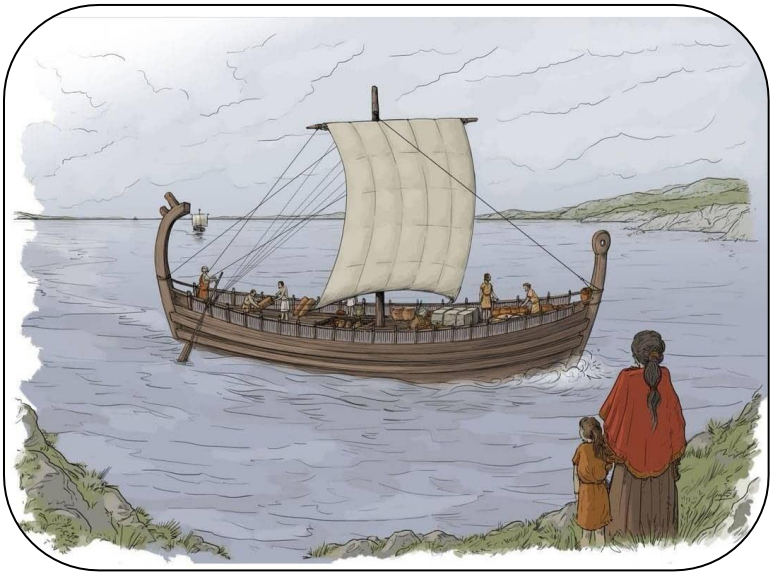


Birreme fenicia[7]

Los fenicios nunca se constituyeron en una nación, manteniéndose como un conjunto de ciudades-estado independientes sin comprender la necesidad de unirse para disuadir a sus enemigos. Así, fueron vencidos en el siglo VI a.C. por los babilonios, quedando sólo Tiro sin conquistar, ciudad que cayó en manos de Alejandro el Grande en el año 332 a.C.

Los fenicios fueron precursores e instructores de otras marinas. Fueron excelentes constructores navales y navegantes. Crearon un imperio económico, pero no la fuerza para defenderlo.

[6] https://www.turismodeestrellas.com/como-encontrar-la-estrella-polar-o-estrella-del-norte
[7] http://historia-maritima.blogspot.com/2011/08/las-primeras-birremes.html



Nave Fenicia

LA DOMINACIÓN GRIEGA DEL MEDITERRÁNEO

Inicialmente los griegos tuvieron el dominio del Mar Egeo, pero paulatinamente fueron incorporándose al comercio marítimo compitiendo con los fenicios en todo el Mediterráneo. Tuvieron colonias en Italia, Sicilia, el sur de Francia, el norte de África y en el Mar Negro.

[8]

Mantuvieron un intenso comercio y al mismo tiempo disputaron la supremacía en el mar desarrollando buques poderosos a partir del modelo clásico de galera de la época. En general, el diseño de sus buques de guerra era de menor manga y con una eslora de unos 27 metros. Se piensa que llegaron a construir hasta quinquerremes en los que podía darse que un solo boga usara un remo de 18 metros. La dotación podía llegar a 220 hombres entre bogas y soldados.

Sus principales enemigos fueron Cartago, Persia y finalmente Roma. Rivalidades entre las ciudades-estados griegas terminaron con su poderío iniciado en el Siglo XII a.C. quedando Grecia finalmente bajo el control del Imperio Romano que respetó su importante acervo cultural (año 270 a.C.).

[8] epilatlashis.blogspot.com.es

Cabe destacar la batalla naval de Alalia (537 a.C.), en que los griegos, ante la presión de los persas, intentaron establecerse en Córcega, debiendo combatir en el mar con cartagineses y etruscos para conseguir su propósito. Las fuerzas participantes fueron aproximadamente 120 buques.

Trirreme griego[9]

Medios y procedimientos de combate

Los procedimientos tácticos, empleados por las unidades de guerra, estaban destinados a destruir la nave enemiga mediante el espolón, produciendo al mismo tiempo un abordaje en el cual se pudiese definir el combate en un enfrentamiento cuerpo a cuerpo entre los soldados embarcados.

Previo al contacto entre los buques se utilizaba el lanzamiento de flechas, lanzas y otras armas de mano con el propósito de diezmar las fuerzas adversarias.

Inicialmente no se usaban formaciones tácticas en la aproximación al combate, produciéndose normalmente un choque frontal y desordenado entre las fuerzas.

Trirremes griegas[10]

PRINCIPALES ENFRENTAMIENTOS EN LA ANTIGÜEDAD.

El desarrollo de los pueblos del Mediterráneo incrementó el comercio y el interés por controlar sus rutas. Al mismo tiempo, el poder adquirido por los persas y posteriormente por Cartago y

[9] https://historicodigital.com/el-trirreme-griego.html
[10] https://metahistoria.com/novedades/el-poder-naval-de-grecia-en-el-s-v-a-c/

Roma, entre otros, hizo que sus ambiciones hegemónicas produjeran conflictos bélicos en que se destacaron hechos navales, como un preámbulo de la importancia que el Control del Mar tendría en la Historia de la Humanidad.

Las guerras Médicas o Persas [11]

Cuando el nuevo Imperio Persa vio dificultada su expansión hacia Occidente por la oposición de las colonias griegas, se produjo la Primera Guerra Médica (490 a.C.) en la que Darío, Rey de Persia, envió a combatir contra los griegos una escuadra que fue destruida por una tormenta al llegar al Cabo Santos (Península de Athos), fracasando también su ejército en la campaña terrestre al no contar con el apoyo logístico que requería. Un pachó otra expedición, transportada en 600 buques, que recaló en la Bahía de Maratón siendo derrotado nuevamente (489 a.C.).

La Segunda Guerra Médica (480 a.C.) se produjo 10 años más tarde cuando Jerjes, el sucesor de Darío, movilizó un gran ejército apoyado por una poderosa escuadra para protegerle el flanco.

Temiendo que una tormenta destruyera nuevamente los buques, el Rey Jerjes, ordenó hacer un canal a través de la península de Athos para asegurar la navegación en esa zona.

Durante el período de paz que precedió a la Segunda Guerra Médica, el ateniense Temístocles preparó una eficiente escuadra de trirremes que a pesar de ser más reducida que la de su adversario debía servir, mediante una maniobra estratégica, para neutralizarla e impedir el apoyo logístico de las tropas enemigas. El derrotar a los persas en el mar debería producir su retirada.

Situación Previa

Las ciudades-estado griegas de Atenas y Eretria habían apoyado la fallida revuelta jónica contra el imperio persa de Darío I en 499-494 a. C., dirigida por el sátrapa de Mileto, Aristágoras. El Imperio Persa era todavía relativamente joven y propenso a las revueltas entre sus pueblos súbditos. Además, Darío era un usurpador y había pasado un tiempo considerable extinguiendo revueltas contra su gobierno.[8] La revuelta jónica amenazó la integridad de su imperio y, por lo tanto, Darío juró castigar a los involucrados (especialmente a los que aún no formaban parte del imperio). Darío también vio la oportunidad de expandir su imperio en el díscolo mundo de la antigua Grecia. Una expedición preliminar bajo el mando de Mardonio, en el 492 a. C., para asegurar los accesos terrestres a Grecia terminó con la conquista de Tracia y obligó a Macedonia a convertirse en un reino cliente de Persia.

En 491 a. C., Darío envió emisarios a todas las ciudades-estado griegas, pidiendo un regalo de 'tierra y agua' como muestra de sumisión. Habiendo tenido una demostración de su poder el año anterior, la mayoría de las ciudades griegas cumplieron. Sin embargo, en Atenas los embajadores fueron juzgados y luego ejecutados; en Esparta, simplemente fueron arrojados a un pozo. Esto significaba que Esparta también ahora también estaba en guerra con Persia.

Darío formó así un grupo de tareas anfibio al mando de Datis y Artaphernes en 490 a. C., que atacó Naxos, antes de recibir la sumisión de las otras islas Cícladas. Luego, el grupo de tareas se trasladó a Eretria, que sitió y destruyó. Finalmente, atacó Atenas, desembarcando en la bahía de

[11] Los griegos sabían que su enemigo era el Imperio Persa, pero nombraron a estos conflictos como las **guerras médicas**, o sea, las **guerras** contra los medos.

Maratón, donde se encontró con un ejército ateniense muy inferior. En la subsiguiente Batalla de Maratón, los atenienses obtuvieron una notable victoria, que resultó en la retirada del ejército persa a Asia.

Por lo tanto, Darío comenzó a levantar un enorme ejército nuevo con el que pretendía subyugar por completo a Grecia; sin embargo, en el 486 a. C., sus súbditos egipcios se rebelaron, posponiendo indefinidamente cualquier expedición griega.

Darío murió entonces mientras se preparaba para marchar sobre Egipto, y el trono de Persia pasó a su hijo Jerjes I. Jerjes aplastó la revuelta egipcia y rápidamente reinició los preparativos para la invasión de Grecia. Dado que se trataba de una invasión a gran escala, requirió planificación, almacenamiento y reclutamiento a largo plazo. Jerjes decidió que se construiría un puente sobre el Helesponto (estrecho de los Dardanelos) para permitir que su ejército cruzara a Europa, y que se cavara un canal a través del istmo del monte Athos (alrededor de cuyo promontorio, una flota persa había sido destruida en el 492 a. C.). A principios del 480 a. C., los preparativos estaban completos y el ejército que Jerjes había reunido en Sardis marchó hacia Europa, cruzando el Helesponto en dos puentes de pontones.

El Helesponto

[12]

Los atenienses también se habían estado preparando para la guerra con los persas desde mediados de la década de 480 a. C., y en el 482 a. C. se tomó la decisión, bajo la dirección del ateniense Temístocles, de construir una enorme flota de trirremes que sería necesaria para luchar contra los persas. Sin embargo, los atenienses no tenían la mano de obra para luchar en tierra y mar; y, por lo tanto, la guerra requeriría una alianza de ciudades-estado griegas. En el 481 a. C.,

[12] https://es.wikipedia.org/wiki/Primera_guerra_m%C3%A9dica

Jerjes envió embajadores por toda Grecia pidiendo tierra y agua, pero omitió deliberadamente a Atenas y Esparta. Por lo tanto, el apoyo comenzó a unirse en torno a estos dos estados líderes. Un congreso de ciudades-estado se reunió en Corinto a fines del otoño de 481 a. C. y se formó una alianza confederada de ciudades-estado griegas. Tenía el poder de enviar emisarios solicitando asistencia y enviar tropas de los estados miembros a puntos defensivos después de una consulta conjunta. Esto fue notable para el mundo griego inconexo, especialmente porque muchas de las ciudades-estado presentes todavía estaban técnicamente en guerra entre sí.

Inicialmente, el 'congreso' acordó defender el estrecho Valle de Tempe, en las fronteras de Tesalia, y así bloquear el avance de Jerjes. Sin embargo, Alejandro I de Macedonia les advirtió que el valle podía pasarse por alto a través del paso por el pueblo de Sarantaporo, y que el ejército de Jerjes era abrumador, por lo que los griegos se retiraron. Poco después recibieron la noticia de que Jerjes había cruzado el Helesponto. Por lo tanto, los aliados adoptaron una segunda estrategia. La ruta hacia el sur de Grecia (Beocia, Ática y el Peloponeso) requeriría que el ejército de Jerjes pasara a través del estrecho paso de las Termópilas. Esto podría ser fácilmente bloqueado por los hoplitas griegos, a pesar de la abrumadora cantidad de persas. Además, para evitar que los persas eludieran las Termópilas por mar, las marinas ateniense y aliadas podían bloquear el estrecho de Artemisio. Esta doble estrategia fue adoptada por el congreso. Sin embargo, las ciudades del Peloponeso hicieron planes alternativos para defender el istmo de Corinto en caso de que llegara a él, mientras que las mujeres y los niños de Atenas habían sido evacuados en masa a la ciudad del Peloponeso de Troezen.

Es famoso que el ejército griego, mucho más pequeño, mantuvo el paso de las Termópilas contra los persas durante tres días antes de ser flanqueado por un camino de montaña. Gran parte del ejército griego se retiró, antes de que los espartanos y tespios que habían continuado bloqueando el paso fueran rodeados y asesinados. La batalla simultánea de Artemisio llegó a un punto muerto; sin embargo, cuando les llegó la noticia de las Termópilas, la flota aliada también se retiró, ya que mantener el estrecho de Artemisio era ahora un punto discutible.

Preludio

La flota aliada ahora navegó de Artemisio a Salamina para ayudar con la evacuación final de Atenas. En la ruta, Temístocles dejó inscripciones dirigidas a las tripulaciones griegas jónicas de la flota persa en todos los manantiales de agua en los que pudieran detenerse, pidiéndoles que desertaran a la causa aliada. Siguiendo a las Termópilas, el ejército persa procedió a incendiar y saquear las ciudades que no se habían rendido, Platea y Tespias, antes de marchar sobre la evacuada ciudad de Atenas. Los aliados (en su mayoría peloponesios) se prepararon para defender el istmo de Corinto, demoliendo el único camino que lo atravesaba y construyendo un muro a través de él.

Sin embargo, esta estrategia era defectuosa, a menos que los aliados pudieran evitar que la flota persa transportara tropas a través del golfo Sarónico. En un consejo de guerra, el comandante naval corintio Adimanto argumentó que la flota debería reunirse frente a la costa del istmo para lograr tal bloqueo. Temístocles argumentó a favor de una estrategia ofensiva, destinada a destruir decisivamente la superioridad naval de los persas, señalando que "la batalla en condiciones cerradas funciona a nuestro favor". Finalmente ganó y la marina aliada permaneció frente a la costa de Salamina.

Batalla de Salamina[13]

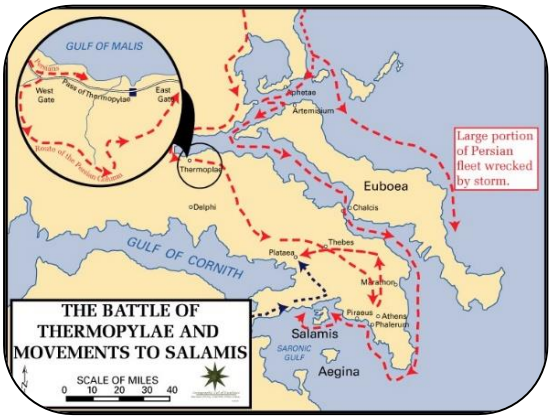
Resumen

La batalla de Salamina fue una batalla naval que se libró el 480 a. C., entre una alianza de ciudades-estado griegas bajo Temístocles y el Imperio persa bajo el rey Jerjes. Resultó en una victoria decisiva para los griegos superados en número. La batalla se libró en el estrecho entre el continente y Salamina, una isla en el golfo Sarónico cerca de Atenas, y marcó el punto culminante de la segunda invasión persa de Grecia.

Orden de batalla. La flota aqueménida (en rojo) entró desde el este (derecha) y se enfrentó a la flota griega (en azul) dentro de los límites del estrecho.

Para bloquear el avance persa, una pequeña fuerza de griegos bloqueó el paso de las Termópilas, mientras que una armada aliada dominada por los atenienses se enfrentaba a la flota persa en el cercano estrecho de Artemisio. En la Batalla de las Termópilas la retaguardia de la fuerza griega fue aniquilada, mientras que en la Batalla de Artemisio los griegos sufrieron grandes pérdidas y se retiraron después de la pérdida en las Termópilas. Esto permitió a los persas conquistar Fócida, Beocia, Ática y Eubea. Los aliados se prepararon para defender el istmo de Corinto mientras la flota se retiraba a la cercana isla de Salamina.

Batalla de las Termópilas



[14]

Aunque superados en gran medida en número, el ateniense Temístocles persuadió a los griegos para que llevaran a la flota persa a la batalla nuevamente, con la esperanza de que una victoria evitaría las operaciones navales contra el Peloponeso. El rey persa Jerjes también estaba ansioso por una batalla decisiva. Como resultado del subterfugio por parte de Temístocles (que incluía un mensaje enviado directamente a Jerjes haciéndole saber que gran parte de la flota griega

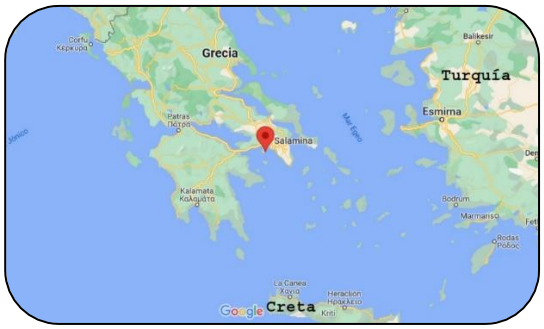
[13] Salamis 480 BC the Naval Campaign That Saved Greece by William Shepherd, Peter Dennis. https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047

[14] https://www.um.es/cepoat/radio/tag/300/

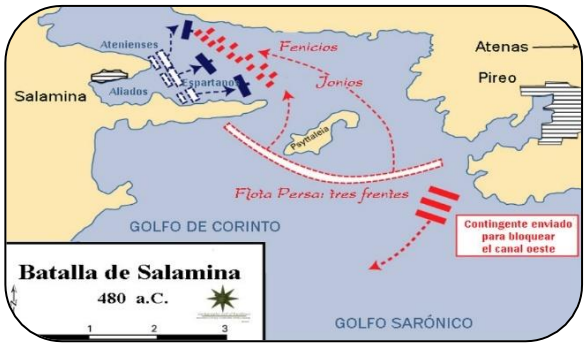
estaba fondeada en Salamina), la armada persa llegó al Estrecho de Salamina y bloqueó ambas entradas.

Después de perder la batalla en el angosto estrecho de Salamina, Jerjes se retiró a Asia con gran parte de su ejército, dejando a Mardonio para completar la conquista de Grecia. Al año siguiente, el ejército persa fue derrotado decisivamente en la Batalla de Platea y la armada persa en la Batalla de Mycale.

Los persas no hicieron más intentos de conquistar el continente griego. Estas batallas de Salamina y Platea marcan así un punto de inflexión en el curso de las guerras greco-persas en su conjunto; a partir de entonces, las polis griegas pasarían a la ofensiva.



15



16

Se produjo así la Batalla Naval de Salamina (480 a.C.): Temístocles necesitaba compensar la diferencia de fuerzas que se producía entre los 600 buques del adversario y los 380 propios, por lo que planificó una Maniobra Estratégica escogiendo para esperar a su enemigo un lugar al que atraería a la flota de Jerjes y en el que no había espacio geográfico suficiente para los buques persas y sus aliados que eran más grandes y necesitaban área de maniobra para combatir eficazmente: un sector de canales denominado Salamina. La fuerza de Temístocles estaba compuesta de 60.000 hombres, la mitad de la de su adversario.

Una vez arribado al área en que se produciría el combate, Jerjes bloqueó, con las 200 naves egipcias que lo apoyaban, el extremo weste[17] del canal que era una vía de escape de los griegos; y la del acceso este con buques jonios y fenicios, quedando con el grueso de su fuerza en esta posición en espera de iniciar el combate.

Los persas comprendían que no les era favorable ingresar a la estrecha bahía a combatir con los griegos. Sin embargo, los griegos habían hecho llegar al rey persa – a través de un falso traidor - la información que los griegos estaban divididos.

Esto se vería "*confirmado*", cuando después de transcurrido algunos días, vieron, al amanecer del 23 de septiembre, a las unidades corintias, aliadas de los griegos, que escapaban hacia la salida Weste. Esta simulada huida indujo a los persas a ingresar a aguas restringidas e iniciar un combate que consideraban ganado por la superioridad numérica que tenían.

- Pero la preparación de los griegos y su conocimiento de las condiciones del campo táctico, permitieron que al finalizar el día hubiesen destruido 200 buques enemigos, perdiendo sólo 40 de los propios.
- Ante esta situación Jerjes ordenó el retiro de sus fuerzas para asegurar el apoyo logístico indispensable para su ejército que dependía de sus Líneas de Comunicaciones Marítimas.
- Un año después dicho ejército, que permaneció en territorio griego, fue derrotado en la Batalla de Platea y la flota persa dispersada en la Batalla de Micala o Mycale (479 a.C.).

---

15 https://www.google.com.mx/maps/place/Salamina/@37.9442995,23.028223,6.63z/data=!4m5!3m4!1s0x14a1b690ba94c8c3:0x2f2fb39cafbba753!8m2!3d37.9290786!4d23.5133267?hl=es-419

16 https://www.flickr.com/photos/mailema/6151121010

17 En este texto se empleará la palabra weste, en vez de oeste, por ser el término usual de la Armada de Chile,

Fecha	26 o 27 de septiembre de 480 a. C
Resultado	Victoria Griega
Cambios territoriales	Ejército persa obligado a retirarse de Ática, incluida la ciudad de Atenas

Beligerantes	
Ciudades-estado griegas	Imperio Aqueménida (Persa)
Comandantes	
• Euribíades • Temístocles	• Jerjes I de Persia • Tetramnestos • Artemisa I de Caria • Aquemenes • Ariabignes † • Damasitimos †
Fuerzas	
• 371–378 buques	• ~900 – 1207 buques • 600 – 800 buques • 400 – 700 buques
Bajas	
• 40 buques	• 200 – 300? buques

Sin la supremacía en el mar Egeo no les fue posible a los persas desarrollar operaciones terrestres, pudiendo los griegos consolidar su poderío marítimo en el Mediterráneo. La batalla de Salamina marcó el término de la expansión persa hacia el oeste, aunque sólo en 449 a.C. se les derrotó definitivamente, después de violentos enfrentamientos en mar y en tierra.[18]

Fuerzas

Flota griega

Flota de trirremes basada en la réplica de tamaño completo de Olympia

Heródoto informa que había 378 trirremes en la flota aliada. Sin embargo, existen versiones que mencionan diferentes cantidades de unidades.

[18] The Battle of Salamis by Barry Strauss. https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047

La flota estaba bajo el mando de Temístocles, pero nominalmente dirigida por el noble espartano Eurybíades, como se había acordado en el congreso del 481 a. C. Aunque Temístocles había tratado de reclamar el liderazgo de la flota, las otras ciudades estado se opusieron, por lo que a Esparta (que no tenía tradición naval) se le dio el mando de la flota como compromiso.

Unidades Griegas

Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad
Atenas	180	Corinto	40	Egina	30
Calcis	20	Mégara	20	Esparta	16
Syción	15	Epidauro	10	Erétria	7
Ambracia	7	Troezen	5	Naxos	4
Leucas	3	Hermione[60]	3	Estira	2
Cythnus	1	Ceos	2	Melos	2
Sifno	(1)	Serifos	(1)	Crotona	1
Total	371 or 378				

Flota aqueménida o persa

Según Heródoto, la flota persa contaba inicialmente con 1.207 trirremes. Sin embargo, según sus cálculos, perdieron aproximadamente 1/3 de los buques en una tormenta frente a la costa de Magnesia, 200 más en una tormenta frente a la costa de Eubea, y al menos 50 debido a la acción aliada en la batalla. de Artemisio. Heródoto afirma que estas pérdidas fueron reemplazadas en su totalidad, pero solo menciona 120 buques griegos de Tracia e islas cercanas como refuerzos, aunque las cifras de la época son muy inexactas.

Heródoto da una lista precisa de los buques de las diversas naciones que componían la flota aqueménida:

Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad
Fenicia	180	Egipto	40	Chipre	30
Cilicia	20	Jonia	20	Frigia helespontina	16
Eolia	15	Licia	10	Panfialia	7
Ambracia	7	Troezen	5	Naxos	4
Panfialia	3	Doria	3	Cícladas	
Total	1207				

El número 1.207 aparece muy temprano en el registro histórico (472 a. C.), y los griegos parecen haber creído genuinamente que se enfrentaban a esa cantidad de buques. Algunos historiadores modernos aceptan 1.207 como el tamaño de la flota persa inicial. Sin embargo, muy pocos parecen aceptar que había tantos buques en Salamina: la mayoría creen que deben haber sido unos 600 a 800.

Conclusiones.

Inmediatamente después de Salamina, Jerjes intentó construir un puente de pontones o una calzada a través del estrecho, para usar su ejército para atacar a los atenienses; sin embargo, con la flota griega ahora patrullando con confianza el estrecho, esto resultó inútil.

Jerjes, temiendo que los griegos pudieran atacar los puentes que cruzan el Helesponto y atrapar a su ejército en Europa, resolvió hacerlo, llevándose consigo la mayor parte del ejército. Mardonio seleccionó personalmente a las tropas que iban a permanecer con él en Grecia, tomando las unidades de élite de infantería y caballería, para completar la conquista de Grecia. Sin embargo, todas las fuerzas persas abandonaron Ática y Mardonio pasó el invierno en Beocia y Tesalia; los atenienses pudieron así regresar a su ciudad quemada para pasar el invierno.

Al año siguiente, 479 a. C., Mardonio recuperó Atenas y dirigió la segunda destrucción aqueménida (persa) de Atenas (el ejército aliado todavía prefería proteger el istmo). Sin embargo, los aliados, bajo el liderazgo espartano, finalmente acordaron intentar forzar a Mardonio a la batalla y marcharon sobre Ática. Mardonio se retiró a Beocia para atraer a los griegos a terreno abierto y los dos bandos finalmente se encontraron cerca de la ciudad de Platea (que había sido arrasada el año anterior). Allí, en la Batalla de Platea, el ejército griego obtuvo una victoria decisiva, destruyendo

gran parte del ejército persa y poniendo fin a la invasión de Grecia; mientras que en la batalla casi simultánea de Mycale, la flota aliada destruyó gran parte de la flota persa restante.

Significado

La batalla de Salamina marcó el punto de inflexión en las guerras greco-persas. Después de Salamina, el Peloponeso y, por extensión, Grecia como entidad, estaban a salvo de la conquista; y los persas sufrieron un duro golpe en su prestigio y moral (así como graves pérdidas materiales). En las siguientes batallas de Platea y Mycale, se eliminó la amenaza de conquista y los Aliados pudieron pasar a la contraofensiva. La victoria griega permitió que Macedonia se levantara contra el dominio persa; y durante los próximos 30 años, Tracia, las islas Egeas y finalmente Jonia saldrían del control persa por los Aliados, o por el sucesor dominado por Atenas, la Liga de Delos. Salamina inició un giro decisivo en el equilibrio de poder hacia los griegos, que culminaría en una eventual victoria griega, reduciendo severamente el poder persa en el Egeo.

Militarmente, es difícil sacar muchas lecciones de Salamina, debido a la incertidumbre sobre lo que realmente sucedió. Una vez más, los aliados eligieron bien su terreno para negar la ventaja numérica a los persas, pero esta vez (a diferencia de las Termópilas) tuvieron que confiar en que los persas lanzaran un ataque innecesario para que su posición contara. Dado que provocó ese ataque, quizás la lección militar más importante se encuentre en el uso del engaño por parte de Temístocles para lograr la respuesta deseada del enemigo.

Comentarios

La batalla de Salamina es la primera batalla naval de la que existe un relato histórico.
La ganan los griegos al usar el engaño para llevar a los persas hacia una situación táctica desfavorable.

Batalla de Mícala

Beligerantes	
Polis griegas	**Imperio aqueménida**
Comandantes	
• Leotíquidas II • Jantipo • Perilao †	• Artaíntes • Itanitres • Mardontes † • Tigranes †
Fuerzas en combate	
• ~40 000 hombres • 110-250 buques	• ~60 000 hombres • 300 buques

La **batalla de Micala** fue una de las grandes batallas que pusieron fin a la segunda invasión persa de Grecia durante las guerras Médicas. Tuvo lugar hacia finales de agosto del año 479 a. C. en la costa de Jonia junto al pie del monte Micala, muy cerca de la isla de Samos.

Después de la batalla de Salamina, Jerjes tuvo que retirarse y dejó en Grecia a su general Mardonio al frente del ejército con el que intentaría someter al año siguiente a los griegos.

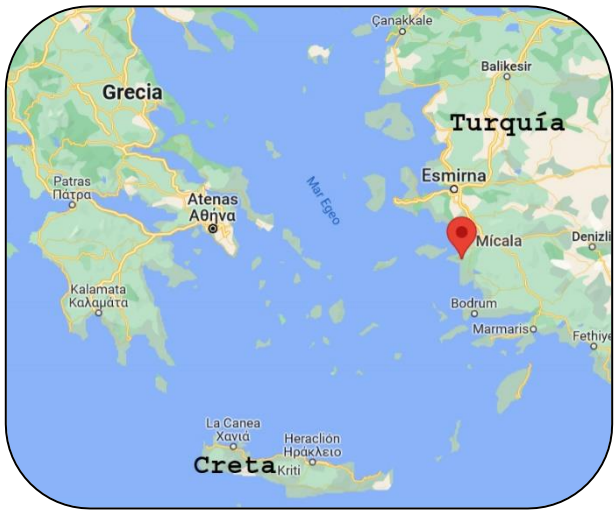
En el verano del 479 a.C. los griegos reunieron un enorme ejército y marcharon a enfrentar a los persas de Mardonio en la batalla de Platea. Al mismo tiempo, una flota aliada helena navegó hasta Samos, donde fondeaba lo que quedaba de la desmoralizada flota persa. Los asiáticos trataron de evitar la confrontación y vararon sus barcos en las faldas del monte Micala, tras lo que se reunieron con un grupo del ejército persa y construyeron un campamento rodeado por una empalizada.

El comandante de los griegos, el rey espartano Leotíquidas II, decidió atacar de todos modos con la totalidad de sus hombres, marinos incluidos.

Aunque los persas ofrecieron una estoica resistencia, los poderosos hoplitas griegos se mostraron nuevamente superiores en combate y consiguieron derrotarlos. Los persas huyeron a su campamento, pero allí desertó el contingente de griegos jónicos, circunstancia que facilitó el asalto y toma de la empalizada por parte de los helenos, que masacraron en su interior a muchos persas. Los buques medos fueron capturados y quemados, lo que, sumado a la derrota de Mardonio en Platea, puso fin definitivo a la invasión persa de Grecia. Tras Platea y Micala los aliados helenos

pudieron tomar la iniciativa en la guerra contra el imperio persa, marcando así una nueva fase en las guerras Médicas.

Aunque Micala fue una batalla decisiva en todos los aspectos, no goza de la misma fama que la victoria ateniense en Maratón o la derrota griega en las Termópilas.



Cuando los persas supieron que la flota griega se acercaba, zarparon desde Samos en dirección a la costa jónica, lo hicieron tras decidir en consejo que no serían capaces de vencer a los aliados en una batalla naval. Ordenaron a los buques fenicios que se marcharan y entonces desembarcaron cerca del monte Mícala, donde Jerjes había dejado un ejército al mando de Tigranes con la finalidad de proteger Jonia. Los persas vararon sus buques, construyeron una empalizada de madera cerca de la costa y se prepararon para defenderla.

La flota persa tendría uno 300 buques. Los griegos también habrían tenido una cantidad similar. Los persas habrían contado con menos de 100.000 hombres para defender su campamento y sus naves, mientras los griegos habrían tenido entre 22.000 y 58.000 hombres.

Desde un punto de vista estratégico, la batalla no era necesaria para ninguno de los bandos, pues el principal teatro estratégico era la propia Grecia continental. Aunque destruir la armada del enemigo daba una clara ventaja a cualquiera de los contendientes, intentarlo suponía arriesgar la flota propia. Las acciones tanto de persas como de griegos reflejaron más su situación anímica que cualquier consideración estratégica. Los persas, viendo que no tenían casi nada que ganar en la batalla, desmoralizados y divididos con la disidencia dentro de sus filas, trataron de evitar la confrontación naval. Por el contrario, los aliados griegos, que estuvieron en principio nerviosos por el inminente combate contra los medos trataron de aprovechar su ventaja moral una vez que supieron de la delicada situación de la flota persa.

Tácticamente la flota asiática debería haber tenido ventaja en el mar, pues la parte ateniense de la flota griega era todavía, a pesar de sus esfuerzos en las batallas de Artemisio y Salamina, novata en asuntos marinos. Sin embargo, ya sea por su desmoralización o porque estaban de hecho en inferioridad numérica, los persas buscaron cierta ventaja táctica uniéndose a los efectivos terrestres bajo mando de Tigranes y fortificando su posición. A pesar de todo, cuando los aliados desembarcaron para combatir en tierra, los persas desaprovecharon su buena situación saliendo de su empalizada para combatirlos a campo abierto. Además, como las batallas de Maratón y las Termópilas habían demostrado, la superioridad numérica no era suficiente contra los fuertemente acorazados hoplitas. Así, una vez comenzado el combate, fueron los griegos los que se hicieron con el mando táctico.

Monte Mícala, isla de Lade, Samos y Mileto.

Consecuencias

Los griegos derrotaron ampliamente a los persas en tierra y destruyeron la flota persa, que estaba casi inmovilizada y al llegar al campamento persa lo saquearon y quemaron sus buques.

Con las victorias en Platea y Mícala se terminó la Segunda Guerra Médica y aunque los griegos creyeron que seguirían futuros ataques persas, con el tiempo les quedó claro que eso no iba a suceder y que el interés del imperio Aqueménida por invadir Grecia había disminuido.

GUERRAS DEL PELOPONESO

La guerra del Peloponeso (431 AC. - 404 AC.) fue un conflicto que enfrentó a las ciudades formadas por la Liga de Delos (encabezada por Atenas) y la Liga del Peloponeso (encabezada por Esparta).

Tradicionalmente, se ha dividido la guerra en tres fases.

- **1ª Fase. Llamada la guerra arquidámica**, Esparta lanzó repetidas invasiones sobre el Ática, mientras que Atenas aprovechaba su supremacía naval para atacar las costas del Peloponeso y trataba de sofocar cualquier signo de malestar dentro de su Imperio. Concluye en 421 AC.
- **2ª Fase.** El tratado fue roto por nuevos combates en el Peloponeso lo que llevó a la nueva fase. En 415 AC, Atenas envió una fuerza expedicionaria para atacar a varios aliados de Esparta. La expedición ateniense, que se prolongó del 415 al 413 AC, terminó en un desastre, con la destrucción de gran parte del ejército y la reducción a la esclavitud de miles de soldados atenienses y aliados. En Sicilia los atenienses fueron completamente derrotados La caballería siracusana los atacó sin piedad, matando o esclavizando a quienes quedaban de la poderosa flota ateniense.

Ruta de la flota ateniense a Sicilia 415 AC

- **3ª Fase y Final.** Esparta, con la nueva ayuda de Persia y los sátrapas (gobernadores regionales) de Asia Menor, apoyó rebeliones en estados bajo el dominio de Atenas en el mar Egeo y en Jonia, con lo cual debilitó a la Liga de Delos y, finalmente, privó a Atenas de su supremacía marítima. La destrucción de la flota ateniense en Egospótamos puso fin a la guerra y Atenas se rindió al año siguiente.

Conclusión

La guerra del Peloponeso cambió el mapa de Grecia. Atenas, la principal ciudad antes de la guerra, fue reducida a un estado de sometimiento, mientras Esparta se establecía como el mayor poder de Grecia. El costo económico de la guerra se sintió en toda Grecia; la pobreza se extendió por el Peloponeso, mientras que Atenas se encontró a sí misma completamente devastada y jamás pudo recuperar su antigua prosperidad.

La guerra también acarreó cambios más sutiles dentro de la sociedad griega; el conflicto entre la democracia ateniense y la oligarquía espartana, cada una de las cuales apoyaba a facciones políticas amigas dentro de otras ciudades estado, hizo de las guerras civiles algo común en el mundo griego.

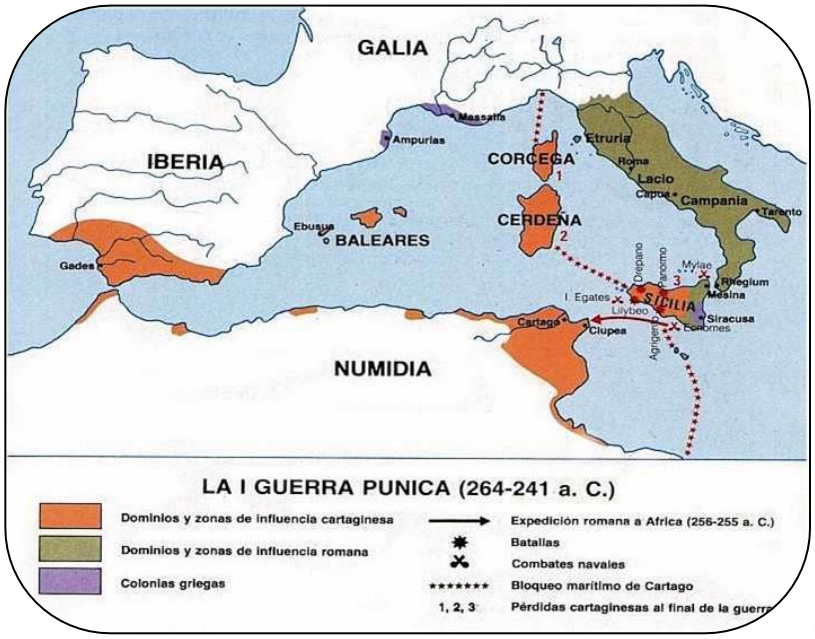
Mientras tanto, las guerras entre ciudades, que originariamente eran una forma de conflicto limitado y formal, se convirtieron en luchas sin cuartel entre ciudades estado que incluían atrocidades a gran escala. La guerra del Peloponeso, que destrozó tabúes religiosos y culturales, devastó extensos territorios y destruyó ciudades enteras, marcando el dramático final del dorado siglo V AC de Grecia.

Finalmente, en 404 a.C., después de 27 años de guerra, Atenas se rindió y quedó sometida a Esparta, situación que se prolongó por una década hasta que Atenas logró obtener nuevamente su independencia.

[19]

[19] http://viajerodelahistoria.com/2016/09/atenas-vs-esparta-lucha-grecia-guerra-del-peloponeso/

LAS GUERRAS PÚNICAS Y EL SURGIMIENTO DE ROMA



[20]

Cartago, fundada por los fenicios en el Siglo IX a.C., dominó el Mediterráneo conquistando y creando colonias (Siglo VI a.C.). Grandes navegantes, los cartagineses llegaron a Inglaterra, el Báltico y las Islas Canarias, junto con los fenicios; y su celo por los conocimientos que tenían era tan grande que daban muerte a los extranjeros que los siguieran.

Ciudad de Cartago, por Rocío Espín[21]

Mientras tanto Roma, fundada en 754 a.C., llegó a dominar prácticamente a toda Italia, pero su poder naval fue casi nulo hasta el año 260 a.C. Al expandirse quiso conquistar Sicilia que también ambicionaba Cartago, siendo éste el punto de origen de las Guerras Púnicas.

[20] https://sites.oxy.edu/guillenf/espanol302/recursos/mapas/Guerras%20P%C3%BAnicas.html
[21] https://blogcatedranaval.com/category/batallas-navales/

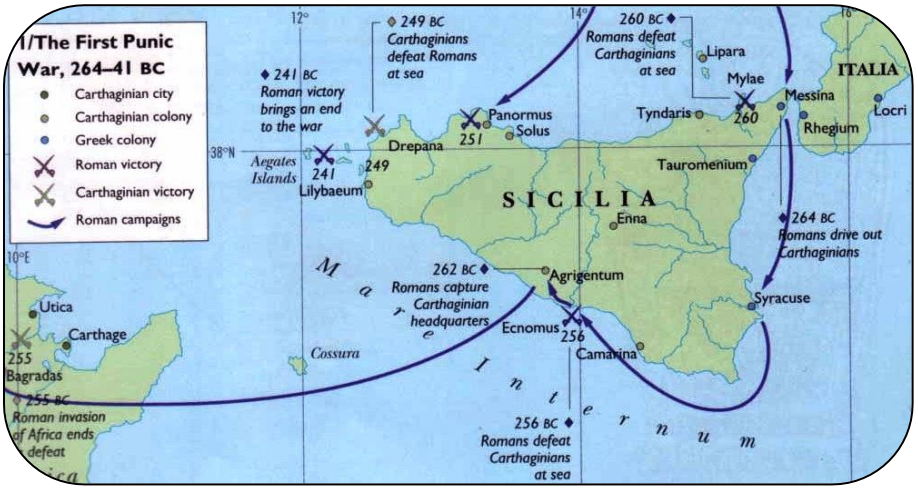
Las Guerras Púnicas fueron tres, entre 264 y 146 a.C., y determinantes para los intereses de Roma y Cartago en el dominio del Mediterráneo.

PRIMERA GUERRA PÚNICA (264 A241 A.C.)

Sicilia estaba dividida en dos esferas de influencia: el oeste y central, dominada por Cartago, y la parte oriental, de influencia griega. Roma decide enviar 2 legiones a Mesana (Mesina) para apoyar a los mamertinos.

Guerra en Sicilia (264 – 257 AC)

La guerra terrestre en Sicilia comenzó con el desembarco romano en Mesana en 264 AC. La estrategia inicial de Roma era eliminar a Siracusa como enemigo y desde Mesana, los romanos marchan al sur por la ruta costera, mientras que ciudades en el camino abandonan el bando cartaginés para aliarse con Roma.



Mapa de las batallas durante la Primera Guerra Púnica (264- 241 AC)

En el 263 AC, Cartago y Siracusa se aliaron para expulsar a Roma de la isla. Roma al elemento más endeble, que era Siracusa, En su avance, las ciudades aliadas de Siracusa se iban pasando a la causa romana. Tras un breve asedio, sin ayuda cartaginesa, Hierón, decidió hacer la paz con Roma.

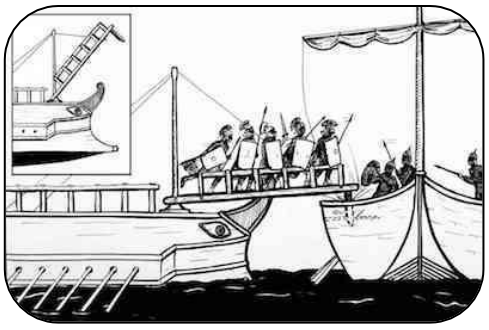
Se constituyó así un reino independiente, aliado de Roma, que sería muy útil durante toda la guerra. Junto con Siracusa, varias otras ciudades cartaginesas se pasan al bando romano.

En poco tiempo, Sicilia fue conquistada por los romanos, pero los cartagineses saquearon las costas de Italia.

Guerra naval (261-257 AC)

Cartago cambió de estrategia y se decidió a emplear la armada, donde tenía clara superioridad respecto a Roma. Los púnicos atacaron y saquearon ciudades costeras italianas para obligar a Roma a desviar efectivos desde Sicilia.

Roma, que tenía poca experiencia marinera y sólo contaba con una flota reducida, se resiente. Consciente de su inferioridad marinera, Roma dota a sus buques de guerra de un artefacto llamado ***corvus***, que es una pasarela que se engancha en la galera enemiga y permite el paso de la infantería y el combate cuerpo a cuerpo, donde los romanos eran superiores.



Corvus

Batalla naval de Milae o Milas (260 AC)

Roma gana su primera victoria naval de la historia en Milae o Milas 260 AC, en la que 103 naves romanas derrotaron a 130 púnicas, perdiendo estos últimos 50 buques por acción de los *corvus*.

Batalla naval de Milae o Milas 260 AC. Los romanos emplean por primera vez el corvus

Los infantes de marina romanos cruzan por el corvus para abordar los buques cartagineses, quienes se defienden arrojando todo lo que tienen, incluido culebras.

Batalla de Ecnomus o Eccnomo. [22]

Los romanos estaban conscientes de su inferioridad e inexperiencia naval incluso antes de la Primera Guerra Púnica 264-241 AC, por lo que introdujeron un dispositivo de abordaje para hacer más efectivas sus tácticas de lucha.

El corvus se compone de un puente de madera de 1,2 por 10,9 m con una punta de metal en la parte inferior del extremo. Un sistema de poleas deja caer la púa sobre la cubierta del enemigo, uniendo los dos buques, lo que permite a los legionarios romanos cruzar corriendo con lo que obtuvieron sus primeras victorias en el mar, culminando con la batalla de Ecnomus (256 a.C.) en que la armada de Cartago fue derrotada. El corvus convierte así el dominio romano en tierra en la guerra naval.

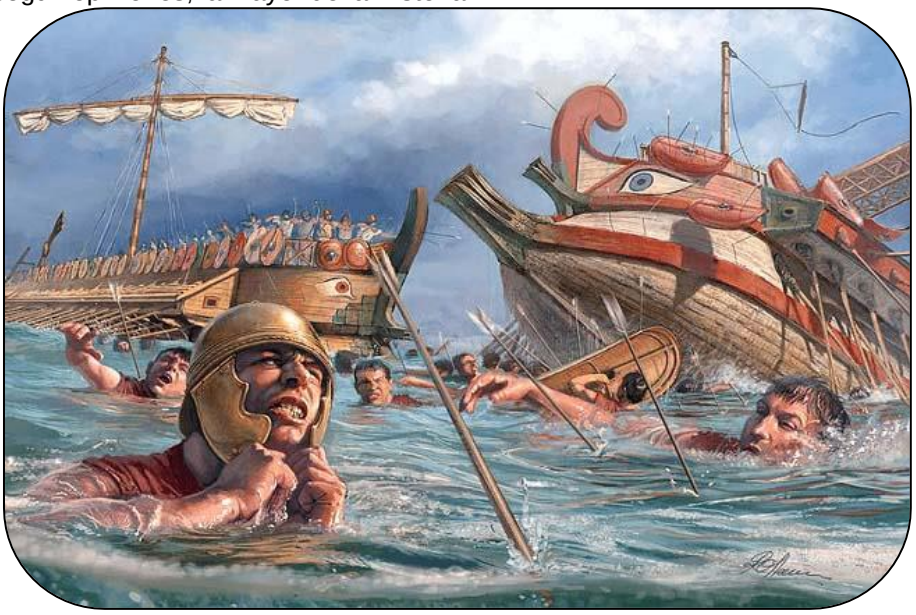
La batalla de Eccnomo se considera la más grande la historia naval mundial por la cantidad de buques y personal involucrado, aunque los registros de la época pueden ser algo exagerados. Sin embargo, los romanos fueron derrotados posteriormente en África cuando sitiaban Cartago.

Durante los años siguientes Roma perdió gran parte de su flota en tempestades y enfrentamientos con los cartagineses, pero en el año 241 AC, habiendo alistado una gran flota, obtuvo la victoria decisiva a raíz de la cual se firmó la paz, desfavorable para Cartago y en que Sicilia pasó a poder de Roma.[23]

La batalla del Cabo Eccnomo se libró en el año 256 a.C. entre las armadas romana y cartaginesa frente al cabo Eccnomo (hoy llamado Poggio di Sant Ángelo, Sicilia). Tomando por base el

[22] The Punic Wars by Nigel Bagnall https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047
[23] Imperial Roman Naval Forces, by Raffaele D'Amato, Graham Sumner. https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047

número de buques y las tripulaciones empleadas, esta batalla fue la mayor batalla naval de la Antigüedad y, según opiniones, la mayor de la Historia.



Batalla de Ecnomo[24]

Preludio

Después de la conquista de Agrigento por la República romana, ésta decidió construir una flota capaz de amenazar la supremacía cartaginesa en el mar Mediterráneo. La desventaja inicial romana en la experiencia en la guerra naval se veía compensada por el uso del corvus para el abordaje.

Beligerantes	
República cartaginesa	República romana
Comandantes	
➢ Amílcar ➢ Lucio Manlio Vulsón Longo	➢ Hannón el Grande ➢ Marco Atilio Régulo
Fuerzas	
➢ Flota cartaginesa: 350 navíos (posiblemente 200-250) ➢ Tripulación: 147.000-150.000	➢ Flota romana: 330 navíos (posiblemente 250) ➢ Tripulación: 139.000-140.000

Roma construyó una gran flota, de unas doscientas naves, que permitiese cruzar el Mediterráneo con seguridad, y los dos cónsules de ese año, Marco Atilio Régulo y Lucio Manlio Vulsón Longo, fueron elegidos para dirigirla.

Los cartagineses no estaban dispuestos a permitir que esta amenaza se tornase en realidad, y enviaron una flota de envergadura similar para interceptar a los romanos. Al mando de su flota iban los generales Hannón el Grande y Amílcar, el vencedor de la batalla de Drépano (distinto de Amílcar Barca).

La táctica preferente de los Cartagineses, dada su experiencia marinera, era espolonear al enemigo, mientras que los romanos buscaron llevar el combate terrestre al mar, privilegiando el abordaje usando el “corvus”.

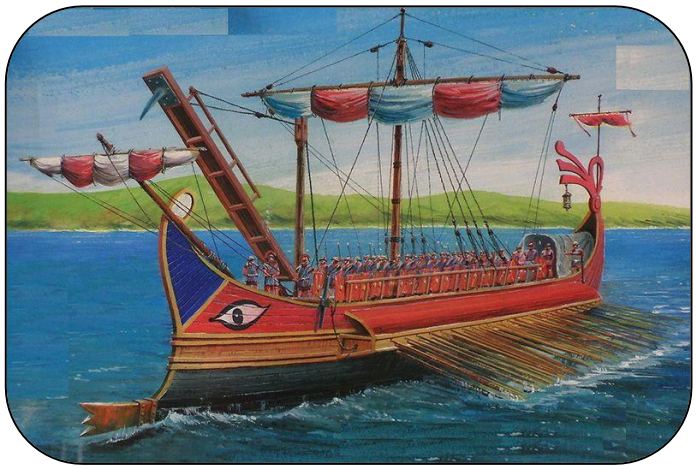
Batalla

Para entonces, las tácticas navales de la República romana habían mejorado mucho. Su flota avanzó a lo largo de la costa de Sicilia en formación de batalla, con las naves militares desplegadas en tres escuadrones.

[24] https://historiaeweb.com/2020/03/26/batallas-navales-de-la-primera-guerra-punica/

Los escuadrones I y II estaban directamente controlados por cada uno de los dos cónsules, y marcaban el ritmo de la marcha colocados en forma de cuña.

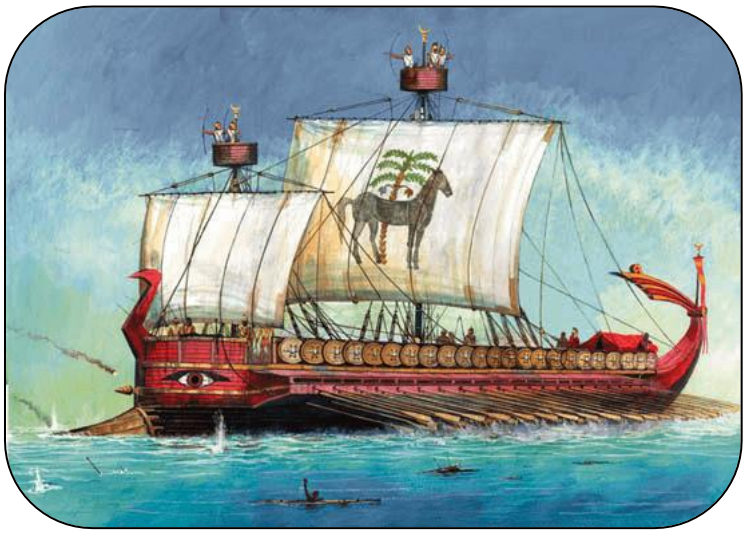
El grupo de naves de transporte se situaba justo detrás de ellos y el tercer escuadrón cubría la retaguardia, añadiendo mayor protección a la formación.



Corvus Romano

La flota de Cartago, al mando de Amílcar y Hannón el Grande, fue desplegada completa para interceptar la flota romana que transportaba las tropas de los dos cónsules. Ambas flotas se encontraron en la costa sur de Sicilia, a la altura del cabo Eccnomo. La formación de batalla cartaginesa inicial era la tradicional formación en línea, con Amílcar en el centro y los dos flancos ligeramente adelantados. Al mando del flanco derecho estaba Amílcar.

Los romanos se despliegan en 4 escuadrones en una masa compacta con una formación en cuña. 2 escuadrones forman la cuña líder, Regulus mandando la izquierda, Manlius la derecha. Un tercer escuadrón remolca los transportes detrás de la cuña, seguido por el escuadrón veterano de triarii[25] más atrás. Los cónsules romanos planean aplastar cualquier flota enemiga y avanzar hacia el norte de África.



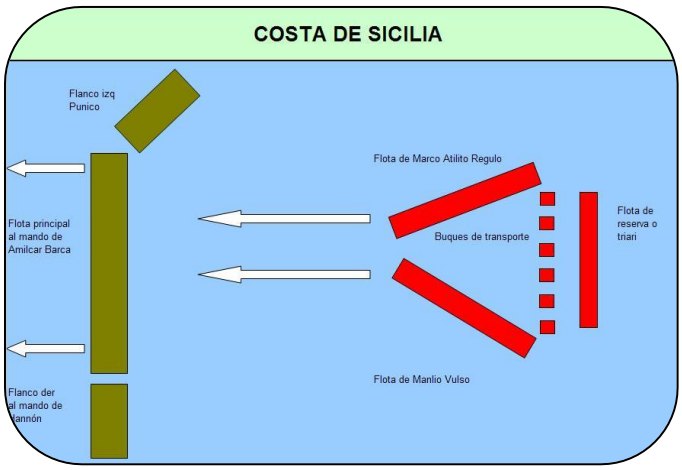
Trirreme cartaginesa[26]

Amílcar despliega su flota en tres grupos; domina el centro mientras empuja dos columnas a su izquierda y derecha más allá de la línea romana. Amílcar coloca el ala derecha debajo de Hannón y le entrega los buques más rápidos y ágiles. Amílcar planea atraer a la flota romana para que se enfrente al centro cartaginés mientras las alas envuelven y destruyen la apretada masa romana.

---

[25] Triarii (singular: Triarius o triarios) era uno de los elementos de las primeras legiones militares romanas de la República romana temprana (509 a. C. - 107 a. C.). Eran los hombres más viejos y ricos del ejército y podían permitirse equipos de alta calidad. Llevaban armaduras de metal pesado y portaban grandes escudos, siendo su posición habitual la tercera línea de batalla. Estaban equipados con lanzas y eran considerados soldados de élite entre la legión. https://en.wikipedia.org/wiki/Triarii

[26] https://arrecaballo.es/edad-antigua/cartago-y-las-guerras-punicas/el-ejercito-cartagines-o-punico/#

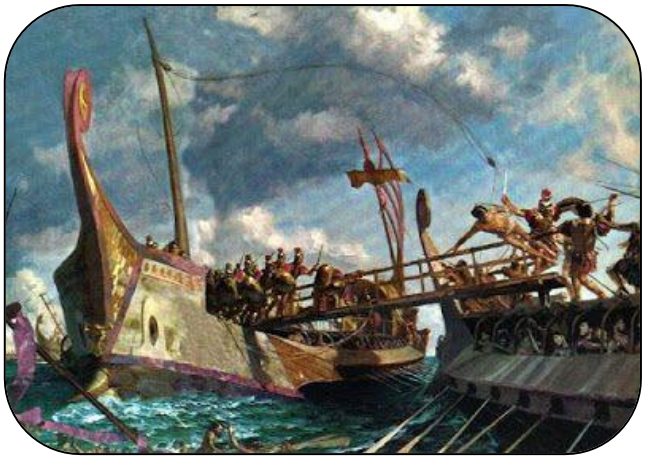


Disposición de fuerzas en Ecnomus[27]

Al avistar la flota cartaginesa, los cónsules romanos hacen exactamente lo que quiere Amílcar: apresurarse a atacar. Amílcar hace girar los buques en su centro para llevar al romano a la trampa mientras sus alas navegan más allá de la formación de cuña principal romana.

Sin embargo, el escuadrón romano que remolca los transportes no es capaz de seguir el ritmo de los escuadrones de los cónsules romanos, lo que también reduce la velocidad del escuadrón triarii detrás de él; el resultado es una brecha significativa entre los escuadrones de cabeza y retaguardia. Los escuadrones de retaguardia romanos giran a derecha e izquierda para intentar formar una línea de batalla.

Amílcar ordena al centro cartaginés que se dé la vuelta y se enfrente a los escuadrones romanos que los persiguen mientras las alas cartaginesas se abalanzan sobre sus objetivos previstos, aunque más atrás de lo previsto. El tercer escuadrón romano suelta los transportes a remolque y maniobra para golpear el flanco izquierdo del ala izquierda cartaginesa. Los transportes regresan a la base, aunque algunos quedan atados con el escuadrón triarii; esto trastorna parte del escuadrón triarii mientras que la otra parte ataca al ala derecha cartaginesa en desventaja.



Uso del Corvus en batalla de Ecnomus

El centro cartaginés se está desempeñando mal contra el corvus romano, un ingenioso dispositivo de abordaje, pero hasta ahora mantiene su posición. Mientras tanto, el ala derecha romana retrocede hábilmente contra la línea de costa, protegiendo sus flancos y retaguardia de los más ágiles buques cartagineses y disuadiéndolos con una fachada de corvi; esto crea un estancamiento en este sector.

[27] http://ancientuniversalis.blogspot.com/2010/05/la-batalla-del-cabo-ecnomo-256a-c.html

Corvus romano[28]

El escuadrón romano de triarii de la izquierda finalmente se desenreda de los transportes, pero está siendo superado y sufriendo pérdidas ante la fuerte ala derecha cartaginesa bajo Hanno.

El centro cartaginés se quiebra y huye contra las tácticas de agarre y abordaje romanas. El escuadrón de Manlius asegura los muchos buques capturados mientras Regulus se da la vuelta para golpear el ala derecha cartaginesa en la retaguardia y salvar al escuadrón triarii en apuros. Mientras tanto, la batalla cerca de la costa sigue en un punto muerto con los buques cartagineses que no están dispuestos a enfrentarse plenamente a los corvi romanos

Golpeado en la retaguardia por Regulus, el ala derecha cartaginesa bajo Hanno se rompe y huye. Regulus luego lleva a su escuadrón para golpear el ala izquierda cartaginesa en la parte trasera. Habiendo asegurado los premios, Manlius se une a Regulus para rodear el ala izquierda cartaginesa, que posteriormente se rinde.

Bajas	
República cartaginesa	República romana
➢ 65 buques capturados ➢ 30 navíos hundidos	➢ 24 navíos hundidos

Comentario

La batalla la ganan los romanos porque, pese a no ser tan buenos marinos como los Cartagineses, supieron llevar el combate terrestre al mar.
Los cartagineses favorecían el espolonazo, mientras los romanos usaban el abordaje aprovechando su invento del Corvus o pasarela giratoria que permitía pasar rápidamente de un buque a otro.
Los cartagineses tendieron una trampa o engaño a los romanos, pero no resultó, ya que, si bien alejó y separó la vanguardia del cuerpo principal, los encuentros buque a buques fueron favorables a los romanos.

[28] https://i.pinimg.com/originals/f0/c2/c1/f0c2c12a786dd4db75a2036e7fd708b7.png

Hechos posteriores

Tras la batalla, los romanos tomaron tierra en Sicilia para llevar a cabo las reparaciones y para que las tripulaciones pudiesen descansar. Las proas de los buques capturados a los cartagineses fueron enviadas a Roma para adornar las rostra del foro romano, de acuerdo con la tradición que se había iniciado tras la batalla de Milas. No mucho más tarde, el ejército romano tomó tierra en Cartago y comenzó la operación punitiva contra su enemigo, liderada por Marco Atilio Régulo. Las siguientes batallas de la Primera Guerra Púnica se librarían, por tanto, en tierras cartaginesas, con victorias en ambas partes.

Marco Atilio Régulo sería derrotado por el espartano Jantipo, al mando del ejército cartaginés, en la batalla de los Llanos del Bagradas. [29]

Batalla de las islas Egadas (241 AC)[30]

Finalmente fue Roma la que se decidió a romper este estancamiento, aunque estaba casi al borde del colapso económico, el Senado adoptó una medida extrema: emitió un empréstito público (tributo) a cargo de los ricos para construir una nueva flota con el dinero recolectado, el cual sería pagado cuando el Estado tuviese nuevamente ingresos suficientes. La nueva flota, compuesta por 200 quinquerremes de los más modernos en esa época, fue encomendada al cónsul Cayo Lutacio Catulo, quien se dirigió al oeste de Sicilia para bloquear totalmente los accesos marítimos de Lilibeo y Drépano. Ambos accesos fueron sitiados por completo en el invierno del 242 AC, y dejaron a dichas ciudades al borde de la inanición.

Durante todo ese tiempo, el cónsul Lutacio, previendo que tarde o temprano Cartago enviaría una flota, impuso un riguroso entrenamiento a sus hombres, que salían a bogar y realizar maniobras cada día.

En la primavera del 241 AC, llegaron informes de que la flota púnica había anclado en la más occidental de las islas del archipiélago de las Egadas (Égates), conocida como *«Isla Sagrada»* (actual Marettimo). La flota púnica al haber estado inactiva durante dos años en los puertos, sus tripulaciones estaban muy mal adiestradas. Catulo decidió atacar inmediatamente a dicha flota para evitar que Amílcar Barca fuese abastecido, el 10 de marzo ambas flotas se enfrentaron y decidieron el final de la guerra. La flota de Catulo que disponía de 200 quinquerremes que no llevaban el corvus, era muy superior en todos los aspectos, venció a la flota cartaginesa que era de 250 naves de varios tipos, infligiéndole 120 bajas, 50 naves hundidas y otras 70 capturadas, así como 10.000 prisioneros, las naves restantes emprendieron una desordenada fuga. Los romanos tuvieron 30 naves hundidas y otras 50 averiadas.

Sin flota, las posiciones púnicas en Sicilia eran indefendibles. Amílcar fue obligado a capitular y firmar la paz. Las condiciones de paz que negociaron Lutacio Catulo y Amílcar Barca estipulaban que Cartago debía abandonar Sicilia y pagar 2.200 talentos de plata fraccionados en 10 pagos, además de un pago extra de 1.000 talentos que se tendrían que abonar inmediatamente.

El ejército de Amílcar se retiró desfilando y armado pues se había ganado el respeto de sus enemigos, dirigiéndose a Lilibeo, desde donde posteriormente fueron enviados a Cartago por barco.

Secuelas de la guerra

[29] https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_guerra_p%C3%BAnica

[30] https://arrecaballo.es/edad-antigua/cartago-y-las-guerras-punicas/primera-guerra-punica-264-241-ac/

Es difícil determinar el número exacto de bajas en los bandos implicados en la Primera Guerra Púnica debido al sesgo que ofrecen las fuentes históricas, que normalmente tienden a exagerar las cifras para incrementar el valor de Roma.

Batalla naval de las islas Egadas 241 AC. Victoria romana que marcó el final de la guerra. Autor Giuseppe Rava

Según las fuentes de Roma, perdieron 700 naves (debido al mal tiempo y a las batallas) y al menos buena parte de sus tripulaciones. Cartago perdió 500 naves durante la guerra, así como parte de sus tripulaciones.

Aunque no se puedan calcular con exactitud, las bajas fueron importantes en ambos bandos. Polibio comenta que la guerra fue, por aquella época, la más destructiva en términos de bajas humanas de la historia de la guerra, incluyendo las batalla de Alejandro Magno.

Cartago no tenía suficiente dinero para pagar a los mercenarios, y les propuso una reducción de su paga, estos se sublevaron dando lugar a la *»Rebelión de los Mercenarios»*.

Tal vez la consecuencia política más inmediata de la Primera Guerra Púnica fue la caída del poder naval de Cartago. Las condiciones firmadas en el tratado de paz tenían la intención de comprometer la situación económica de Cartago y de impedir la recuperación de la ciudad. La indemnización exigida por los romanos causó tensión en las finanzas de la ciudad y obligaron a Cartago a buscar otras áreas de influencia para conseguir el dinero para pagar a Roma.

En cuanto a Roma, al final de la guerra marcó el inicio de la expansión más allá de la península italiana. Sicilia se convirtió en la primera provincia romana, gobernada por un ex pretor, en lugar de un aliado. Sicilia sería muy importante para Roma, siendo la principal fuente de grano.

SEGUNDA GUERRA PÚNICA (218 A201 A.C.)

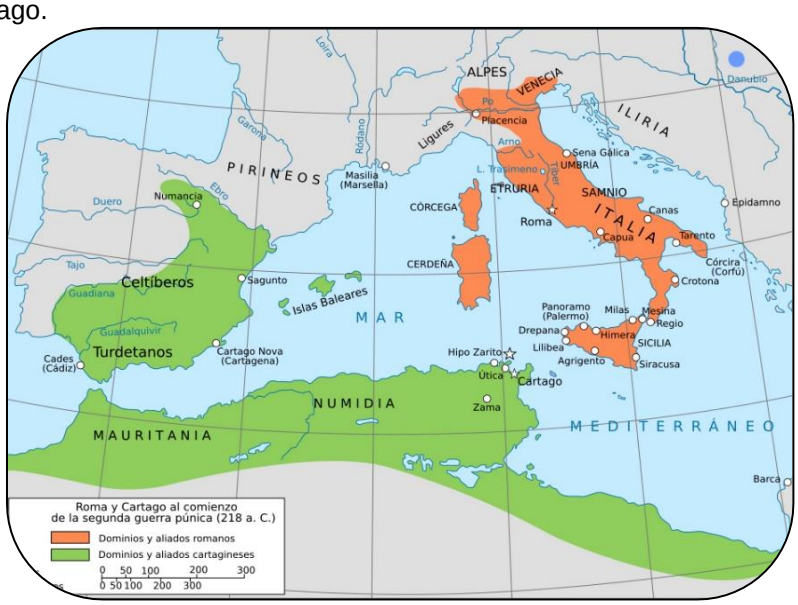
La **segunda guerra púnica** fue el segundo gran enfrentamiento militar entre las dos potencias que entonces dominaban el Mediterráneo occidental: Roma y Cartago. La contienda se suele datar del año 218 a. C., fecha de la declaración de guerra de Roma tras la destrucción de Sagunto, hasta el 201 a. C. en el que Aníbal y Escipión el Africano acordaron las condiciones de la rendición de Cartago. Durante la segunda guerra púnica destacan las batallas de Cannas y Zama. [31]

Esta guerra no tuvo connotación marítima. Roma venció nuevamente e impuso términos muy duros para firmar la paz que le pidió Cartago (renuncia a España, Islas de Italia y África, entrega de sus elefantes y naves de guerra excepto 10 galeras, no podían hacer ninguna guerra sin permiso de Roma, etc.).

[31] https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_guerra_p%C3%BAnica

2ª Guerra Púnica. Anibal y sus elefantes atacan Roma[32]

Roma trataba de desestabilizar el incipiente imperio colonial cartaginés en Iberia debilitando su complejo y poco consistente sistema de alianzas, utilizando para ello a Sagunto y cuando la actitud beligerante de esta ciudad respecto a los aliados de los cartagineses suscitó una amenaza de estos, la declaró su aliada y posteriormente a su destrucción (que no evitó ni intentó evitar) declaró la guerra a Cartago.



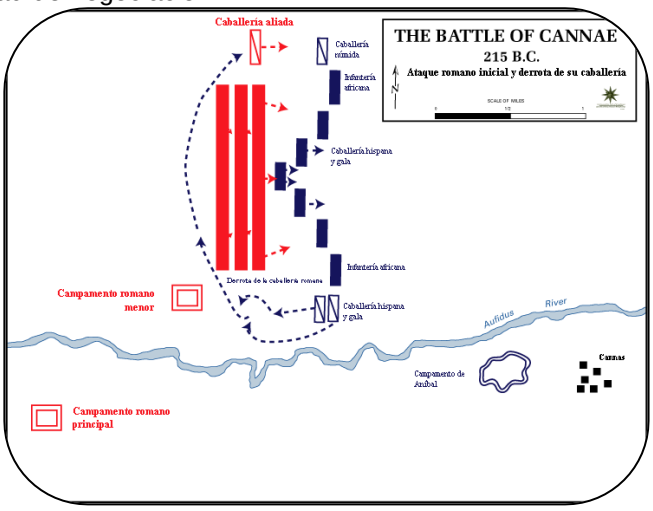
2ª Guerra Púnica

Mientras que los cartagineses argumentaban que Sagunto fue declarada aliada de Roma a posteriori de la firma del tratado en que se habían marcado las zonas de influencia cartaginesa y romana en la península ibérica. La frontera se había fijado en el río Ebro y Sagunto por tanto era una

[32] https://conceptodefinicion.de/guerras-punicas/

excusa perfecta para declarar una guerra dada la obvia incapacidad de defender este como aliado, según el tratado. No había posibilidad de negociación.

Aníbal Barca



Batalla de Cannae o Canás[33]

Más o menos burda, la maniobra fue efectiva, y desencadenó la segunda guerra contra el único enemigo que los romanos temían. Más grandes, más ricos, mejores dominadores del entorno marítimo, los cartagineses veían y mostraban la Roma de la época como un villorrio vulgar, fuente de un único tipo de cultura, la militarista. Pero Roma estaba ya comenzando a ser otra cosa: el origen de un imperio.

Se ha dicho que, coincidiendo con otros casos, la segunda guerra púnica fue más la guerra entre un hombre y un Estado que entre dos imperios, como se ha presentado habitualmente. Aníbal y su familia, sin apenas apoyo de su ciudad, mantuvieron la guerra durante más de 20 años gracias a una sutil e inteligente maniobra estratégica: Trasladar el centro de operaciones a los campos de Italia, de forma que la devastación originada fuese en detrimento de los que habían iniciado la contienda.

El cartaginés Aníbal Barca efectuó una expedición desde España a Italia cruzando los Alpes y llevando elefantes como animales de batalla. Aníbal atacó ciudades itálicas, pero no pudo conquistar Roma. Pese a lograr grandes victorias sobre los romanos, como en la batalla de Cannas, finalmente tuvo que abandonar la península y Sicilia para volver a Cartago

TERCERA GUERRA PÚNICA (150 A146 A.C.)

Fue provocada por Roma al ver la importancia que iba adquiriendo nuevamente Cartago. A su término Cartago fue destruida totalmente y los sobrevivientes vendidos como esclavos.

Es interesante destacar que durante el desarrollo de estas guerras se utilizaron en los combates navales diferentes tipos de formaciones para aproximarse al enemigo y combatir, utilizando la maniobrabilidad táctica de las naves propulsadas a remo de la época y fundamentalmente la habilidad de los mandos para usar sus medios sacando ventaja de las circunstancias que se presentaran o ellos mismos produjeran.

GUERRAS CIVILES EN ROMA (100 A27 A.C.)

Después de años de enfrentamientos internos se produjo la toma del poder por Julio César en 48 a.C. quien fue asesinado por Brutus y Casius en 44 a.C. A consecuencia de lo anterior se formó un triunvirato con Octavio, hijo de César; Marco Antonio y Lépido. Finalmente, el mundo romano se dividió entre Marco Antonio que quedó con el Oriente y Octavio, con Roma y el Occidente.

Marco Antonio se unió a Cleopatra (36 a.C.) para combatir a Octavio, pero éste lo venció en la Batalla de Actium (Accio) en el Golfo de Ambrocia, Grecia (31 a.C.).

33 https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0f/Battle_of_Cannae%2C_215_BC_-_Initial_Roman_attack_ESP.png

Batalla de Accio.[34]

La batalla de Accio se produjo el 2 de septiembre del año 31 a.C., entre las flotas de Cayo Julio César Octaviano, dirigidas por Agripa, y la de Marco Antonio y su aliada Cleopatra, frente al golfo de Ambracia y el promontorio de Accio. La batalla se saldó con la victoria absoluta de Octaviano y la retirada de Marco Antonio y Cleopatra.

La escuadra de Marco Antonio estaba formada por 230 poderosos trirremes, de movimientos pesados y su tripulación carente de experiencia marinera ya que había sido reclutada principalmente entre labradores. Las naves de Octavio eran ligeras y tripuladas por marinos experimentados.

Octavio -conocido después como Cesar Augusto, el primer emperador romano- dividió su fuerza de 400 buques en dos grupos haciéndose cargo de uno. Obligó a Marco Antonio a presentarle combate y utilizando hábilmente la maniobrabilidad y rapidez de sus buques navegó a lo largo de las poderosas, pero lentas unidades enemigas quebrándoles sus remos para dejarlas inmovilizadas antes de abordarlas. Asimismo, hizo uso de antorchas incendiarias para destruir a las naves adversarias más poderosas.

Accio Grecia

Antecedentes

En el año 44 a. C., el asesinato del dictador Julio César desató una sucesión casi ininterrumpida de guerras civiles en el mundo romano. Hacia el año 32 a. C. esas guerras se redujeron a un enfrentamiento entre dos poderosos aristócratas romanos y sus seguidores. El heredero de César, Cayo Julio César Octavio (conocido para los historiadores modernos como Octavio) se enfrentó al que fue mano derecha de César, Marco Antonio (o Antonio). Octavio, asentado en Italia, dominaba la mitad occidental del Imperio romano. Antonio controlaba gran parte de la mitad oriental del Imperio con la ayuda de su aliada y esposa, Cleopatra VII, cabeza del reino helenístico de Egipto. La confrontación decisiva entre Octavio y Marco Antonio se produjo en el año 31 a. C., en la costa occidental de Grecia.

Lograr la superioridad naval resultaba esencial para ambas partes en esta campaña. Sin ella, a Octavio le resultaría imposible llevar suministros y refuerzos desde Italia o protagonizar una invasión decisiva de Egipto. Antonio, por su parte, necesitaba romper las vías de comunicación de Octavio y cruzar el Adriático para invadir Italia, sin dejar de mantener sus propios lazos con Egipto y las provincias orientales.

El grueso del ejército de Antonio se encontraba en Patras, en el golfo de Corinto, con guarniciones en puntos estratégicos rodeando el Peloponeso y escuadrones navales dispersados por las islas próximas. Su flota se hallaba atracada en Actium, en la entrada de la desembocadura del golfo de Ambracia (una gran bahía cerrada por un canal muy estrecho, de menos de 1500 metros de anchura).

A principios de la primavera del año 31 AC., Octavio logró establecer su ejército en el promontorio septentrional de este canal mientras su flota, hábilmente comandada por Marco Vipsanio Agripa, derrotó a los escuadrones de Antonio en las islas y cortó gradualmente las rutas de suministro hacia Actium. Antonio y Cleopatra desplazaron su ejército al promontorio septentrional en un intento de obligar a Octavio a entrar en una batalla decisiva mientras su flota permanecía en Actium.

[34] http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Actium

Aquí, las condiciones insalubres y pantanosas, la falta de suministros y la moral menguante favorecieron la falta de entusiasmo entre sus comandantes y las deserciones en masa por parte de los remeros de los buques de guerra.

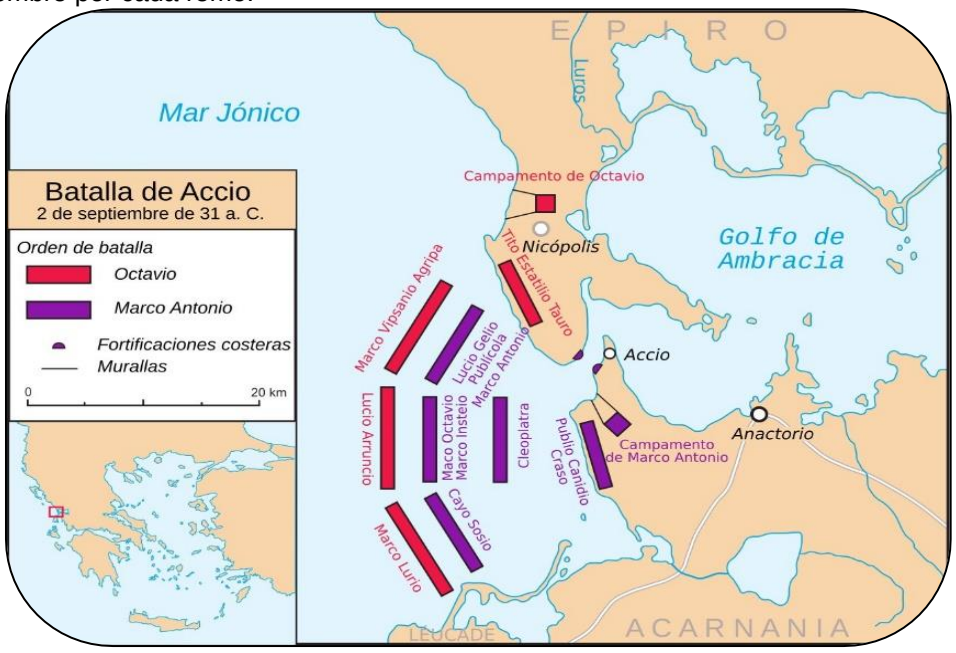
A mediados del verano, la situación era desesperada. El almirante principal de Antonio, Cayo Sosio, intentó escapar por mar mientras Antonio dejaba a la mitad de su ejército tierra adentro, esperando ahuyentar a Octavio de la zona en disputa; probablemente, tenía la intención de unirse a Sosio en la costa oriental de Grecia. Sosio derrotó al escuadrón de naves que bloqueaban la entrada al golfo, pero Agripa condujo allí al resto de la flota y obligó a Sosio a retroceder.

Beligerantes	
Cayo Julio César Octaviano	Marco Antonio Egipto ptolemaico
Comandantes	
• Marco Vipsanio Agripa • Lucio Arruncio • Marco Lurio • Tito Estatilio Tauro	• Marco Antonio • Cleopatra VII • Lucio Gelio Publícola • Cayo Sosio
Fuerzas	
➢ 400 navíos ➢ 80.000 hombres	➢ 500 navíos ➢ 120.000 hombres

Las noticias de esta derrota llevaron a Antonio a regresar a su campamento, donde se desató un debate en torno a la cuestión de si se abandonaba la flota y se dirigían al norte, a Macedonia, donde todavía se encontrarían aliados, o se guarnecía el mayor número posible de buques de guerra con los mejores soldados y se intentaba otro ataque por mar. Si esta última opción salía bien, Antonio podría poner rumbo a Egipto y, tal vez, reunir otro ejército. Antonio no era un comandante naval experimentado, pero los argumentos a favor de una batalla naval, defendidos también por Cleopatra, eran sólidos.

Aunque consiguiera alejarse con el ejército íntegro, abandonando la flota también se separaba de las legiones que todavía le eran leales en Siria y Cirenaica.

Los buques de guerra antiguos se desplazaban gracias a la acción de remeros sentados en hasta tres niveles. Las clasificaciones aplicadas a estos buques varían de dos a dieciséis, y no se refieren al número de hombres que accionaban cada remo, sino al número total de remeros de cada grupo vertical. De ahí que un «cinco» tuviese remos en sólo tres niveles, pero en los dos niveles superiores los remos fuesen accionados por dos hombres mientras que el nivel más bajo contaba con un hombre por cada remo.



Disposición de fuerzas. Batalla de Accio[35]

Los buques de la flota de Octavio abarcaban desde trirremes (clasificados como «tres»), con aproximadamente 200 soldados y remeros, hasta «sextos», que podrían llevar más de 500 hombres. Estaban equipados con espolones en la proa, aunque la principal táctica consistía en acercarse a la embarcación enemiga y atacarla con armas arrojadizas (incluidas pequeñas catapultas) para después luchar cuerpo a cuerpo e intentar subir a bordo.

Batalla de Accio o Actium[36]

Antonio disponía de embarcaciones similares, más algunas naves más grandes (auténticas fortalezas flotantes con torres para arqueros en la proa y la popa y con cientos de soldados en sus espaciosas cubiertas). Eran buques con velas, una práctica nada habitual en las batallas marítimas antiguas. El plan de Antonio consistía en hacerse a la mar y, en cuanto sus buques tuviesen viento favorable, poner rumbo al sur, rodeando el Peloponeso, hasta Egipto. Además de los buques de guerra. Antonio disponía de numerosas embarcaciones comerciales, que apenas transportaban tropas y carecían de espolones o catapultas, pero que transportaban los cofres con tesoros de los botines de guerra de Antonio y Cleopatra. Resultaba vital que estos buques se alejasen. El escuadrón de buques de guerra asignados para escoltarlos incluía el propio buque insignia de Cleopatra.

La batalla

El objetivo de Octavio consistía en bloquear la salida del golfo de Ambracia con una doble fila de buques de guerra. Marco Agripa comandaba el flanco izquierdo de su flota, Lucio Arruncio el centro y el propio Octavio iba en el flanco derecho con una pequeña embarcación liburna.

Con el fin de aumentar las posibilidades de atravesar las líneas enemigas, Antonio ordenó a los buques del flanco derecho y del izquierdo (al mando de Lucio Gelio Publicola y Cayo Sosio, respectivamente) que intentasen alejarse del centro, obligando al enemigo a moverse con ellos y alejándose así del centro de sus propias líneas. De este modo, se produjo un hueco a través del cual pudo pasar el escuadrón de Cleopatra con los buques mercantes aprovisionados.

En el flanco izquierdo de la flota de Octavio, los buques de Agripa derrotaron a Publicola y pusieron rumbo a Antonio y al tercer escuadrón. El propio buque insignia de Antonio quedó atrapado

[35] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Accio

[36] https://arrecaballo.es/edad-antigua/guerras-civiles-romanas/cuarta-guerra-civil-romana-39-31-ac-octavio-contra-marco-antonio/#

con otros buques en la lucha que se desató en el flanco derecho, de manera que tuvo que pasar a otro buque más pequeño y seguir al escuadrón de Cleopatra.

Le persiguieron algunas de las embarcaciones más ligeras y rápidas de Octavio. Cuando le dieron alcance, Antonio ya había pasado al buque insignia de Cleopatra y los perseguidores tuvieron que alejarse. Consiguió salvar aproximadamente 70 buques de guerra.

Bajas	
Octavio	**Marco Antonio**
➢ 35 buques hundidos ➢ 2500-2700 muertos	➢ Según Plutarco: 5000 muertos ➢ Según Paulo Orosio: 12 000 muertos y 6000 heridos (1.000 murieron más tarde) ➢ Según William Murray:330-350 buques hundidos o capturados

Después de la batalla

Octavio erigió en su campamento un enorme monumento a la victoria adornado con espolones de buques enemigos capturados. Además, en aquel mismo lugar fundó una ciudad que bautizó con el nombre de Nikópolis (ciudad de la victoria).

Poetas contemporáneos como Virgilio y Horacio señalaron la batalla de Actium como el principio de una edad dorada para Roma.

No fue tanto la derrota naval como el abandono de su ejército lo que representó el final para Antonio y Cleopatra y para sus posibilidades de derrotar a Octavio.

Cleopatra huyendo en la batalla de Accio[37]

Aunque el ejército comenzó una retirada hacia el norte, desde Actium en dirección a Macedonia, bajo el mando de Publio Canidio Craso, tan pronto como las fuerzas de Octavio dieron con él, las legiones veteranas negociaron un cambio de bando.

Su sentido de la lealtad hacia Antonio no era lo suficientemente intenso como para hacerles ignorar la catastrófica realidad de la situación.

Octavio persiguió a la pareja de destino funesto hasta Alejandría. Antonio y Cleopatra prefirieron suicidarse antes que someterse al nuevo gobernante del mundo romano. Octavio regresó a Roma, se hizo llamar César Augusto e inauguró la línea de emperadores romanos que se prolongaría a lo largo de más de mil años.

Comentario

La batalla se pierde por el abandono del área de los líderes de la rebelión.
Durante el combate, Marco Antonio y Cleopatra huyeron, ante lo cual sus comandantes se rindieron.

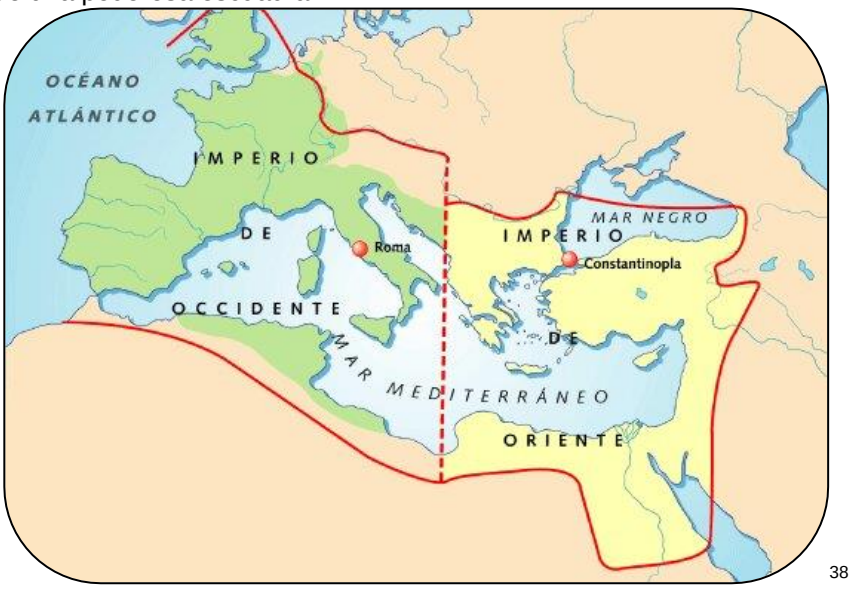
EL IMPERIO MARÍTIMO BIZANTINO

Por 200 años después del colapso del Imperio Romano de Occidente, el nuevo Imperio del Este con su capital Bizancio (rebautizada Constantinopla en 330) mantuvo vigentes las tradiciones y cultura romana. Luego, entre 610 y 641 evolucionó hacia la civilización y lengua griegas.

El Imperio enfrentó ataques persas, árabes y búlgaros. Constantinopla fue sitiada dos veces por los árabes, en 647-8 y 717-8.

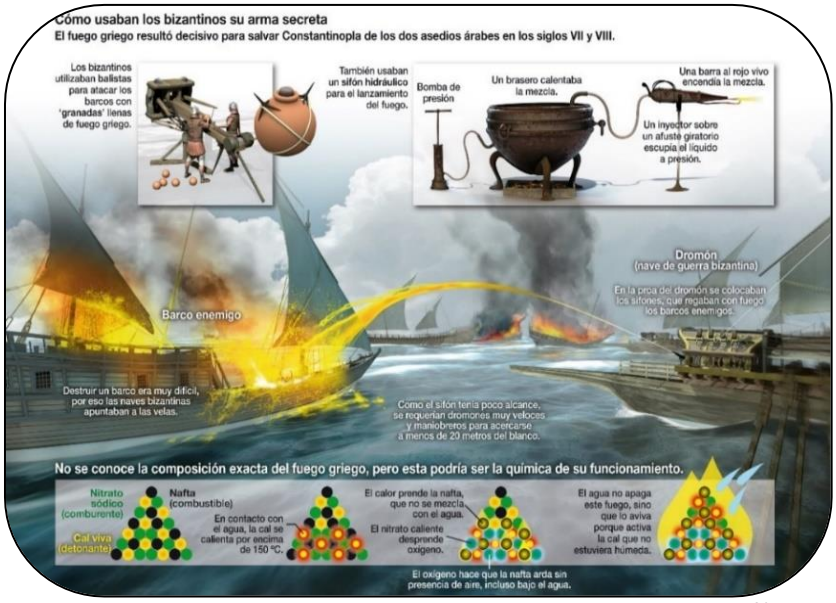
[37] https://www.pinterest.cl/pin/565272190704869055/

En 655 el Gobernador de Siria efectuó un ataque marítimo sobre Constantinopla derrotando en Lycia a la escuadra bizantina, pero sin graves consecuencias debido a la muerte del Califa sirio, lo que suspendió su acción ofensiva. Esto dio tiempo a los bizantinos para organizar y ejecutar la construcción de una poderosa escuadra.



[38]

FUEGO GRIEGO.



Fuente: ManuelCanalesCrispin233 / Wikimedia Commons[39]

Esta nueva armada contó con el "*fuego griego*", inventado por el sirio Callinicus, consistente en una mezcla incendiaria en base posiblemente a componentes como el petróleo, azufre y otros que se lanzaba en recipientes de arcilla o se bombeaba a través de un tubo, como un precursor del lanzallamas. La característica importante es que no podía extinguirse con agua, lo que lo hacía muy efectivo al iniciar el incendio de una nave.

Esta arma fue decisiva cuando el Califa reinició los ataques contra Constantinopla en 673, destacando el triunfo de la flota bizantina sobre la árabe en Cyzicus, en el Mar de Mármara. Las

[38] https://nauciti.files.wordpress.com/2020/04/imperio-bizantino.png?w=555&h=387&crop=1
[39] https://culturacientifica.com/2016/11/08/fuego-griego/

victorias bizantinas se repitieron en los años siguientes hasta 718, obteniendo la Armada Imperial una excelente reputación a pesar de no haber destruido el poder naval árabe. Estos atacaron Cerdeña y Sicilia, cayendo posteriormente Creta.

A principios del Siglo X los árabes usaban también el “fuego griego” perdiéndose la condición de arma secreta que favorecía a los bizantinos. Los árabes extendieron su control sobre el sur del Mediterráneo; pero el auge del poderío naval de Venecia frenó tal avance ayudando a mantener el comercio imperial.

El Imperio Bizantino de Oriente duró hasta 1453. Constantinopla fue finalmente conquistada por los turcos musulmanes.

COMERCIO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD

Aunque Asia Occidental permaneció desconocida para los pueblos del Cercano Oriente hasta el Siglo VI a.C., se produjeron algunos contactos económicos y culturales con anterioridad. En el Siglo II quedó establecido el comercio entre el este y el oeste.

A lo menos 120 buques mercantes griegos mantenían un lucrativo comercio entre el Mar Rojo y la India, mientras que buques árabes comerciaban a lo largo de la costa noroeste de la India, el golfo Pérsico, los puertos de Arabia y la costa de Etiopía y Somalía.

En el siglo III las rutas terrestres fueron afectadas por la acción de los bárbaros, desarrollándose en mayor medida el tráfico marítimo.

Rutas de comercio en la antiguedad

Para cruzar el Mar Árabe hacia la India se usaban los vientos del monzón y en invierno, al invertirse la dirección de los vientos, era posible navegar en sentido opuesto.

El auge de estas Líneas de Comunicaciones Marítimas se mantuvo hasta las conquistas árabes de fines del Siglo VI.

COMPÁS MAGNÉTICO O BRÚJULA

Antigua brújula china

Brújula mas desarrollada

La primera información sobre compases magnéticos que se tiene corresponde al que se usaba en la China aproximadamente desde el año 235. Este indicaba siempre el sur y se utilizaba sólo en tierra. Fue conocido por los marinos del Mediterráneo alrededor de 1270.

Referencias Principales

- . Carlos A. Aguirre Vio. Historia Naval Mundial, Ediciones de la Universidad Marítima de Chile. 1997. Tomo I. Capítulos II al VI, IX y XI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “, A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- Salamis 480 BC, the naval campaign that saved Greece. William Shepherd. 2010 Osprey Publishing Ltd
- The Punic Wars 264-146 BC.2002 by Osprey Publishing Ltd.
- Historia Marítima del Mundo. Contraalmirante Maurice de Brossard. Edimat libros. 1974.

Enlaces de Interés

- Salamina: https://www.youtube.com/watch?v=hej54_HgSTQ
- Salamina: https://www.youtube.com/watch?v=7uhoDZtA9PQ
- Salamina: https://www.youtube.com/watch?v=UlCUFGBJNMQ
- Ecnomus: https://www.youtube.com/watch?v=N6INfyJgYLY
- Ecnomus: https://www.youtube.com/watch?v=jpGMSzgd8eg
- Ecnomus: https://www.youtube.com/watch?v=VOc8muR2eq8
- Ecnomus: https://www.youtube.com/watch?v=sRnEt1DmPgw
- Accio: https://www.youtube.com/watch?v=Q5KhUhN8geo
- Accio: https://www.youtube.com/watch?v=gJCztiUpmgg
- Fuego Griego: https://www.youtube.com/watch?v=ZnHCw2in9DU&ab_channel=QuidamGraecus

CAPÍTULO 02 ACTIVIDAD NAVAL EN LA EDAD MEDIA.

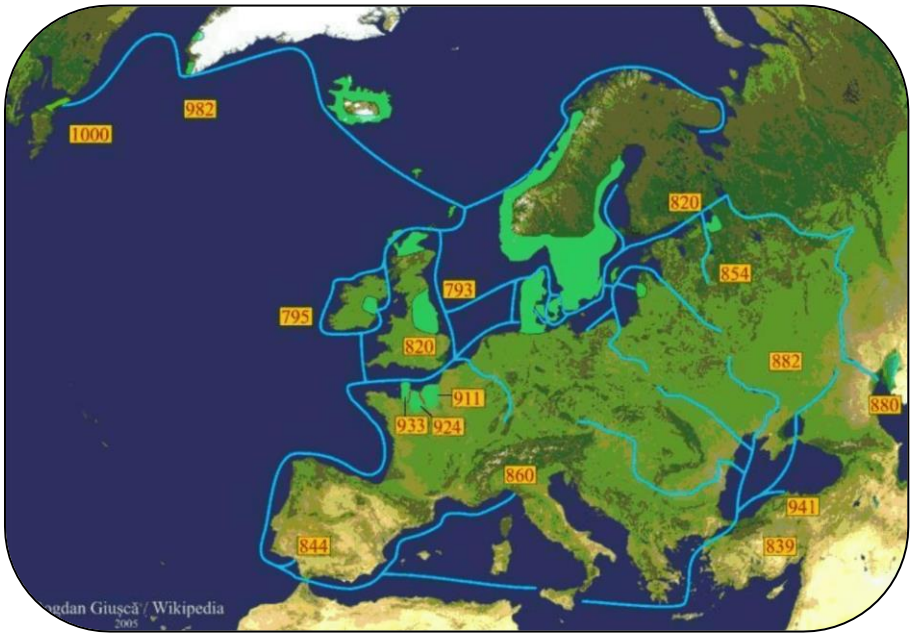
Contenido: Los Vikingos (Batalla naval de la isla Svolder). Las Cruzadas. Campañas entre Génova y Venecia. Japón y el Imperio Mongol. Guerra de los Cien Años.

Situación Histórica

Considerando que la Edad Media transcurre entre el siglo V y mediados del siglo XV (caída de Constantinopla en poder de los turcos liderados por Mohamed II, el 29 de mayo de 1453), se destacan en este Capítulo aquellas actividades de la guerra en el mar que facilitan comprender el cambio producido durante dicho período en los medios y procedimientos de combate.

Este período tuvo pocas acciones navales de importancia por la falta de recursos existentes y por estar en evolución las nuevas nacionalidades que definirían el escenario del mundo occidental. Apareció en escena el Mar del Norte con los anglos y los sajones que, navegándolo, llegaron a Bretaña en los años 448 y 547.

LOS VIKINGOS



Viajes Vikingos [40]

Las razas del norte de Europa o escandinavos eran excelentes marinos. Tenían buques pequeños, de líneas finas y con menor calado, lo que los hacía más veloces. Su eslora era de unos 24 metros y su manga de 5 metros. Normalmente de un mástil con vela cuadra y chazas para bogas. Se gobernaba con un grueso remo ubicado en una de las aletas.

Usaban sus naves como medio para transportar guerreros que combatían cuerpo a cuerpo una vez que se abordaba al enemigo. Esta táctica era coincidente con las operaciones marítimas del Mediterráneo.

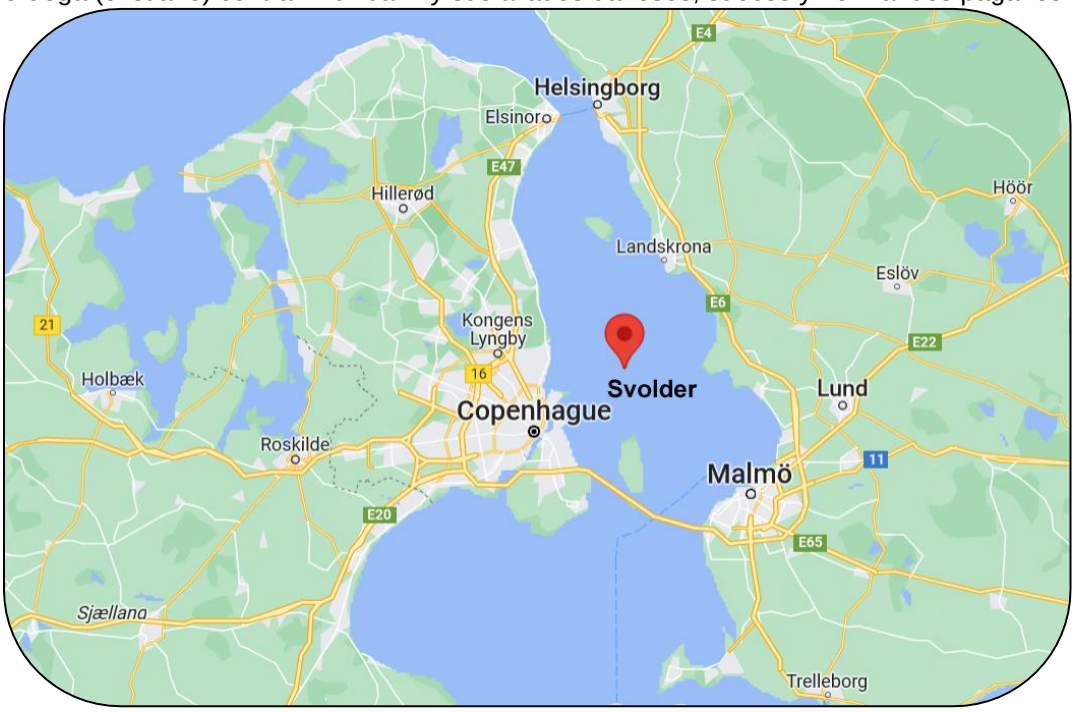
Los vikingos, nombre dado a los piratas normandos, habitaban en las comarcas de Escandinavia e invadieron territorios del occidente, oriente y sur de Europa. Descubrieron Islandia, se estima que en el año 1000 recalaron en las costas de Norteamérica, fundaron el reino de las Dos Sicilias y el ducado de Normandía; en 1066 conquistaron a Inglaterra.

Pese a que conquistaron territorios en Gran Bretaña, Francia, Italia Rusia, Ucrania y otros lugares de Europa, sus pueblos y reinados luego se fundieron con las culturas locales y no perduraron en el tiempo de manera autónoma, aun cuando muchos zonas mantienen el sello de la cultura vikinga.

[40] https://www.geografiainfinita.com/2018/12/las-principales-rutas-de-los-vikingos/

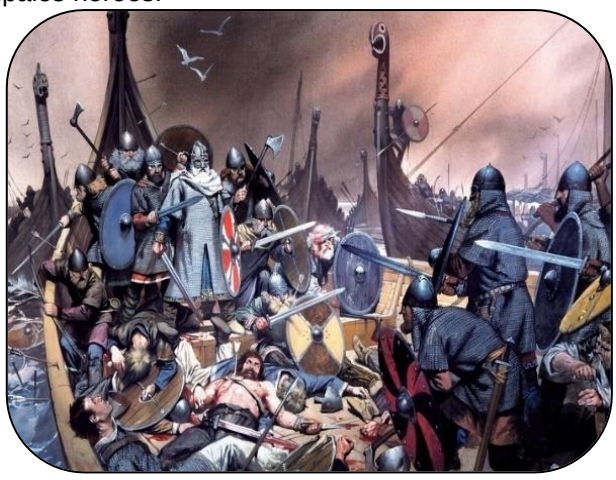
Batalla naval de Svolder (agosto 1000)

En esta batalla, la más importante de las que enfrentó a los normandos, luchó el Rey Olaf I de Noruega (cristiano) contra Erick Javrl y sus aliados daneses, suecos y normandos paganos.



Gran parte de la flota del Rey Olaf fue sobornada por el enemigo y desertó en el momento del combate. Olaf declinó huir y decidió enfrentar a su enemigo con las once naves que le fueron fieles. Una a una, fueron destruidas hasta que el Rey quedó solo en su “Gran Serpiente”, que se había dejado al centro de la fortaleza flotante formada para combatir. Al ser vencido, Olaf no se entregó, sino que saltó al agua hundiéndose con el peso de su escudo y de su cota. El Rey Olaf es recordado en Noruega como uno de sus principales héroes.

En el enfrentamiento participaron unidades de hasta 50 metros de eslora, con la proa reforzada, con 70 remeros y una tripulación de 60 guerreros escogidos. El procedimiento de combate para el que se defendía consistía en amarrar las naves entre sí para formar una gran plataforma sobre la cual debían enfrentarse los soldados y remeros (que también eran excelentes guerreros), en una lucha cuerpo a cuerpo. Antes de esta fase del combate se lanzaban flechas, piedras y jabalinas para diezmar al enemigo que estaba en cubierta.



Batalla de Svolder[41]

En esta batalla, la táctica del vencedor fue cortar las amarras de los buques que estaban agrupados usando la proa de sus unidades, que estaban provistas de una roda metálica afilada para separarlos y batirlos uno a uno.

La batalla de Svolder (Svold, Swold) se libró en septiembre de 999 o 1000 en algún lugar al oeste del mar Báltico entre el rey Olaf I de Noruega y una alianza de sus enemigos. El contexto de la batalla es la unificación de Noruega en un único Estado, los continuos esfuerzos daneses por obtener el control del país y la expansión del cristianismo en Escandinavia.

[41] https://pinturasdeguerra.tumblr.com/post/97960374873/1000-batalla-de-svolder-angus-mcbride

El rey Olaf se encontraba navegando de vuelta a casa tras una expedición a Wendland (Pomerania), cuando sufrió una emboscada por parte de una alianza de Svend I de Dinamarca, Olaf de Suecia y Eirik Håkonsson, Jarl de Lade. Olaf poseía solamente once embarcaciones de guerra en la batalla contra una flota de por lo menos setenta.

Sus navíos fueron capturados uno a uno, siendo el último el Ormen Lange, el cual fue apresado por Eirik Håkonsson mientras Olaf se lanzaba al mar. Tras la batalla, Noruega pasó a ser dominada por los Jarls de Lade como un feudo de Dinamarca y Suecia.

Beligerantes	
➢ Noruega ➢ Jomsvikings	➢ Dinamarca ➢ Jarl de Lade ➢ Suecia
Comandantes	
➢ Olaf I de Noruega † ➢ Sigvaldi Strut-Haraldsson	➢ Olaf de Suecia ➢ Eirik Håkonsson ➢ Svend I de Dinamarca
Fuerzas	
11 navíos de guerra	70+ navíos de guerra

Las fuentes más detalladas sobre la batalla, las sagas reales, se escribieron aproximadamente dos siglos después de la misma.

Poco fidedignas históricamente, ofrecen un relato literario extendido y describen la batalla y los eventos que llevaron a ella con vívidos detalles. Las sagas relacionan las causas de la batalla con la fallida propuesta de matrimonio de Olaf I de Noruega a Sigrid la Altiva y su problemático casamiento con Thyri, hermana de Svend I de Dinamarca. Cuando la batalla comenzó, Olaf subestimó las flotas danesas y suecas con insultos étnicos y bravuconadas, aunque admitía que Eirik Håkonsson y sus hombres eran peligrosos ya que eran «noruegos como nosotros».

El episodio más conocido de la batalla es la rotura del arco de Einar Tambarskjelve, que proclama la derrota de Olaf.

En siglos posteriores, las descripciones de la batalla en las sagas, especialmente la realizada en la Heimskringla de Snorri Sturluson, inspiraron varias baladas y otras obras literarias.

Batalla de Svolder[42]

Consecuencias

Tras la batalla de Svolder, los líderes aliados dividieron Noruega en varias áreas de control. Heimskringla presenta el relato más detallado de la división, y la describe como hecha en tres partes. Olaf de Suecia recibió cuatro distritos en Trondheim, así como Møre, Romsdal y Ranrike. Entregó estas posesiones al Jarl Sveinn Hákonarson, su yerno, para mantenerlo como vasallo. Svend I pasó a poseer el distrito de Viken, donde la influencia danesa era fuerte desde hacía mucho tiempo. El resto de Noruega quedó bajo el control de Eirik Håkonsson como vasallo de Svein. Fagrskinna, en contraste, afirma que la zona sueca estaba compuesta por Oppland y una parte de Trondheim. Otras fuentes son menos específicas.

Los Jarls Eirik y Svein demostraron ser líderes fuertes y competentes, y sus reinados fueron prósperos. La mayor parte de las fuentes dicen que adoptaron el cristianismo, pero permitían la

[42] https://ar.pinterest.com/pin/383720830728738798/visual-search/

libertad religiosa del pueblo, lo que llevó a un retroceso del cristianismo que deshizo muchos de los trabajos de misión llevados a cabo por Olaf I.

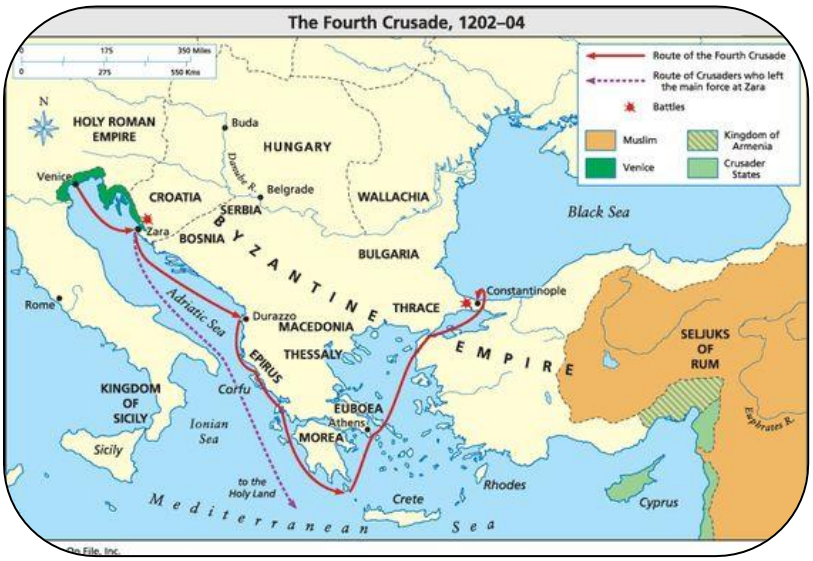
43

División de Noruega tras la batalla de Svolder, según Heimskringla.[44]
Área bajo dominio de Eirik Håkonsson, como feudo de Svend I de Dinamarca.
Área dominada por Svein Håkonsson, hermanastro de Eirik, como feudo de Olaf de Suecia.
Área bajo control directo de Svend I.

Comentario

Los vikingos navegaron por el Atlántico, Mediterráneo, el mar Báltico y los ríos navegables de Europa, llegando hasta el Mar Negro y al Imperio Romano de Oriente (Imperio Bizantino).
En muchos lugares se integraron a la población local o formaron reinos independiente que dejarían la impronta vikinga en los países que se formarían posteriormente

LAS CRUZADAS



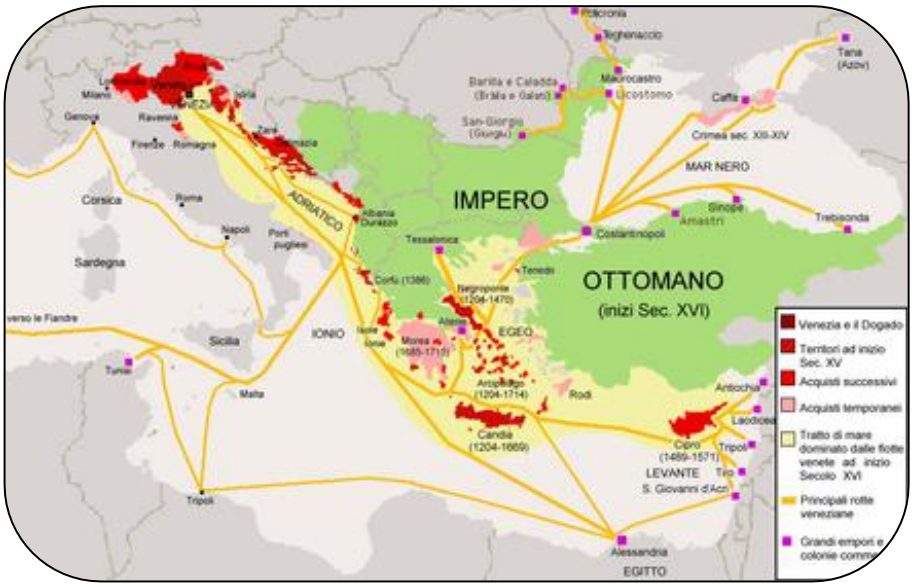
Ruta de la 4ª Cruzada

Se produjeron entre 1095 y 1270. Durante este período no hubo combates navales destacados. Aprovechando el transporte de tropas hacia Tierra Santa durante la Cuarta Cruzada, Venecia, que financiaba los buques que se utilizaban, desvió la ruta convenida dirigiéndose a Constantinopla

[43] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norway_1000_AD-es.svg
[44] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Svolder

y convenció a los Cruzados que se tomaran la ciudad. El desembarco se produjo en 1203 lográndose al año siguiente la captura y saqueo de ella, eliminando así la competencia comercial que les hacía Bizancio. Esta acción hizo desaparecer el freno que contenía a los turcos para incursionar en Europa.

GUERRA ENTRE GÉNOVA, BIZANCIO Y VENECIA[45]



46

La guerra entre Génova y Venecia librada entre 1293 1299 fue un conflicto armado para lograr el control del comercio en el este y continuó, después de la paz, hasta 1302 entre Venecia y el Imperio Bizantino.

Venecia y Génova ya se habían enfrentado duramente en la guerra de San Saba de 1255-1270, en la que la Serenísima, establecida con la 4ª Cruzada de 1204 como potencia dominante del Mediterráneo oriental, había restablecido su supremacía sobre la emergente Génova, pero sin poder alejarla de las ricas rutas levantinas. Después del Tratado de Ninfeo del 13 marzo 1261 y la Reconquista bizantina de Constantinopla del 25 julio del mismo año, Génova había visto finalmente abiertas las puertas del Mar Negro y el renacido Imperio Oriental.

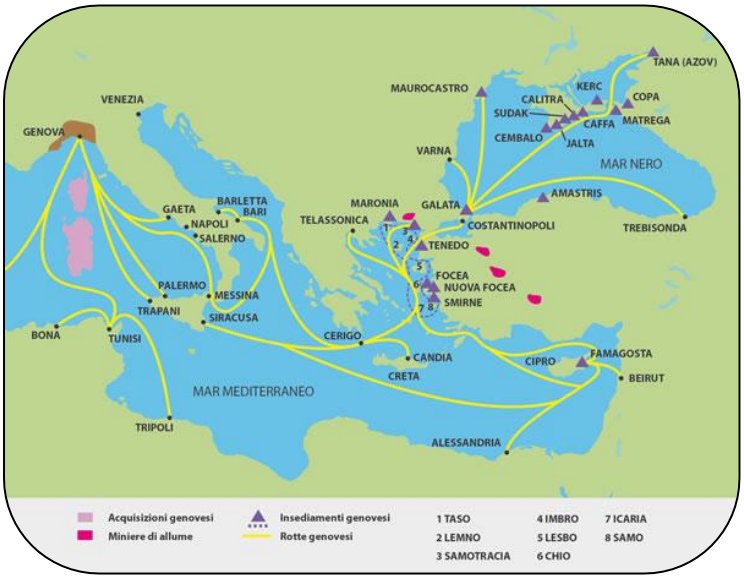
Venecia reaccionó formando una alianza con la República de Pisa, pero, después de la derrota de esta última en la Batalla de Meloria el 6 agosto 1284, se quedó sola. Con la caída en 1291 de la última parte del Outremer[47] cristiano, San Giovanni D 'Acri, y el consiguiente cierre temporal de los mercados sirios a los buques europeos, las rutas de Constantinopla y el Mar Negro, ahora controladas por los genoveses, se convirtieron en capitales para Venecia y su comercio. La tensión creció rápidamente y, en 1293, los venecianos intentaron bloquear una flota genovesa frente a Corone, pero perdieron 4 galeras. Fue el preludio de la guerra.

El 7 octubre 1293 una flota veneciana de 68 galeras zarpó del Lido. Después de una serie de encuentros menores, las dos flotas se enfrentaron el 28 mayo 1294 en la Batalla de Laiazzo, donde los venecianos fueron derrotados, perdiendo 25 buques. A pesar de la derrota, la Serenissima preparó una nueva flota de 60 galeras, preparándose para un nuevo enfrentamiento, pese del intento del papa Bonifacio VIII de restaurar la paz. La batalla se libró frente a Sicilia, pero los dos ejércitos se dirigieron a sus respectivas ciudades. Poco después, Los Genoveses saquearon Chania, en

[45] https://kripkit.com/guerra-entre-gnova-bizancio-y-venecia/
[46] https://kripkit.com/muda-repblica-de-venecia/
[47] **Outremer** = "ultramar". ***Outremer***, en francés "ultramar", fue el nombre genérico dado a los Estados cruzados establecidos después de la Primera Cruzada: el Condado de Edesa, el Principado de Antioquía, el Condado de Trípoli y, sobre todo, el Reino de Jerusalén. El nombre se usaba como equivalente a Tierra Santa, Levante, Siria o Palestina, e incluía territorios que en la actualidad forman parte de Israel, los Territorios Palestinos, Jordania y el Líbano. https://es.wikipedia.org/wiki/Outremer

Creta, y destruyeron la muda[48] veneciana de Siria, inmediatamente presionada por los venecianos, que prendieron fuego a Caffa en el Mar Negro.

En Constantinopla, los colonos Genoveses atacaron el Barrio veneciano, masacrando a los ciudadanos venecianos. El emperador Andrónico II Paleólogo mostró su apoyo a los aliados de Liguria, tomando a los venecianos sobrevivientes prisioneros. Venecia amenazó la guerra en Bizancio, exigiendo reparación por el insulto.



En 1296, la flota veneciana, cruzó el Bósforo, hundiendo 20 buques enemigos, conquistó Focea y prendió fuego a toda la costa entre Pera y Constantinopla, destruyendo la colonia genovesa de Gálata, y lanzando las anclas frente al Cuerno de oro. El bizantino Basileus prefirió en ese momento evitar la amenaza pagando un enorme tributo de guerra a Venecia. El 1297 hubo enfrentamientos menores en aguas sicilianas y chipriotas, mientras que en Venecia se estabilizó el nuevo orden constitucional del Gobierno aristocrático gobernado por la clase de Patricios-comerciantes.

El choque decisivo del conflicto se libró el 8 septiembre 1298, en la Batalla de Curzola, donde los genoveses de Lamba Doria destruyeron la flota veneciana de Andrea Dandolo: de 95 galeras solo 11 regresan a la laguna y entre otros Marco Polo también es capturado. Aprovechando la seria derrota de La Serenissima, en Constantinopla los ciudadanos venecianos fueron nuevamente abandonados por el emperador a la masacre de los Genoveses. Venecia, lista para responder a la derrota, comenzó a preparar una nueva flota, montando otras 100 galeras e incluso recurriendo al dinero de Ballesteros catalanes para llenar las filas del ejército.

A medida que crecían las provocaciones mutuas, 10 buques Genoveses aparecieron frente al puerto de Venecia, mientras que 3 galeras de Domenico Schiavo penetraron en el puerto de Génova. Sin embargo, ante el deterioro del comercio mutuo y amenaza a supervivencia de las colonias Orientales, las dos repúblicas finalmente aceptaron la propuesta de paz presentada por Matteo Visconti, Nuevo Señor de Milán.

Después de la guerra con Génova y Venecia se comprometieron a no interferir más en sus negocios, llegando a aceptar mutuamente el acceso al mar Tirreno y el mar Adriático, además de comprometerse a obligar que los comandantes de sus buques no causaran daños a la madera del competidor. Será una paz formal, que durará sustancialmente todo el siglo, en el que habrá periódicos estallidos de violencia, que finalmente terminará en 1379 con la guerra de Chioggia.

JAPÓN CONTRA EL IMPERIO MONGOL

En noviembre de 1274, el Emperador Mongol de la China Kublai Khan, lanzó una fuerza de invasión a la isla de Kyushu, en el sur de Japón. Dicha fuerza estaba formada por 15.000 soldados

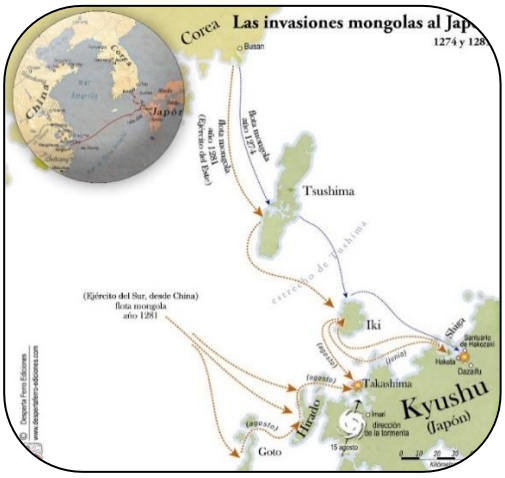
[48] El **muda** era una línea comercial de la República de Venecia que viajaba anualmente por un convoy naval que fue subcontratado por el estado a compañías mercantes privadas. https://kripkit.com/muda-repblica-de-venecia/

mongoles, marinos coreanos y tropas auxiliares. Sin embargo, la fuerte resistencia con que se encontraron y las malas condiciones de tiempo obligaron a los mongoles a retirarse.

En junio de 1281 se inició una nueva invasión, esta vez con 50.000 mongoles y coreanos que zarparon desde Corea y 100.000 soldados chinos que lo hicieron simultáneamente desde el Sur de la China. Nuevamente se produjo una sólida resistencia y una gran tormenta destruyó la flota mongola.

Esta tormenta se denominó "***Kamikaze***" y los japoneses, sintiéndose apoyados por sus dioses, contraatacaron destruyendo al resto de sus enemigos.

El Viento Divino, Kamikaze[49]



Invasiones Chinas[50]

INGLATERRA Y FRANCIA- GUERRA DE LOS CIEN AÑOS (1337 - 1457)

Los precursores de la marina francesa fueron Normandía y Bretaña y ya en el Siglo XI actuaba contra las expediciones de los piratas del Norte y más tarde flotas francesas cooperaron al transporte de ejércitos Cruzados desde el Mediterráneo al Asia.

Zonas de influencia y ejes comerciales de Francia en 1337

La Gran Bretaña presentaba la forma de una nación en el Siglo XIII. Su origen estuvo en los pueblos sajones y anglos que durante tres siglos fueron influenciados por los normandos. Sajones y normandos se fundieron en una lengua y costumbres en el Siglo XV. Desde el año 900 tenían una flota de buques pequeños para vigilar las costas y defenderlas de los piratas del norte y de los daneses.

[49] https://annoyzview.wordpress.com/2015/05/02/kamikaze-the-savior-of-japan/
[50] https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/kamikaze-las-invasiones-mongolas-de-japon/

Durante la Guerra de los Cien años entre Inglaterra y Francia sólo se produjeron dos combates de importancia (Francia estaba aliada con España y Génova).

Batalla de Arnemuiden, 23 de septiembre de 1338[51][52][53]

Fecha	23 septiembre 1338
Lugar	Arnemuiden, isla de Walcheren
Beligerantes	
Reino de Inglaterra	Reino de Francia
Comandantes	
John Kingston	Nicolas Béhuchet Hugues Quiéret
Fuerzas	
5 (Cog) grandes carracas con artillería	48 galeras

La batalla de Arnemuiden fue la primera batalla naval, librada el 23 septiembre 1338, al inicio de la guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia. También fue la primera batalla naval europea registrada en la que se utilizó artillería, puesto que el buque Inglés Christopher contaba con tres cañones y una culebrina.

A principios del siglo XIV, Francia e Inglaterra se enfrentaron entre por los reclamos al trono francés. La Casa de Plantagenet que gobernó Inglaterra reclamó el trono mientras que la Casa gobernante de Valois en Francia estaba decidida a oponerse a la reclamación a toda costa.

Esto condujo a un prolongado conflicto militar entre los dos reinos. La mayoría de las batallas de este conflicto se libraron en Europa continental, aunque algunas fueron batallas navales. La batalla de Arnemuiden tuvo lugar cuando una flota francesa atacó buques ingleses (Cogs[54]) que transportaban un cargamento de lana.

La batalla

La flota inglesa comprendía solo cinco Cogs, mientras que la flota francesa contaba con alrededor de 43 barcos. La flota francesa estaba comandada por Nicolas Behuchat y Hugues Quieret.

---

51 https://www.medievalchronicles.com/medieval-battles-wars/famous-naval-battles/battle-of-arnemuiden/

52 https://navaltheater.com/battles/battle-arnemuiden-1338

53 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Arnemuiden

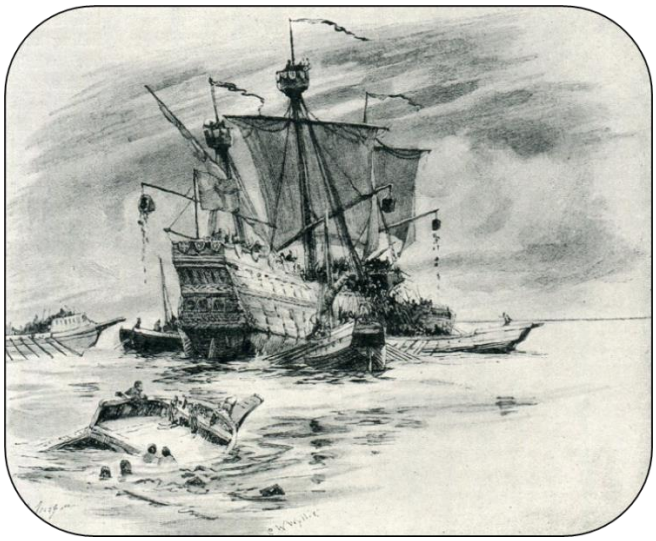
54 Un Cog es un tipo de buque que apareció en el siglo X y fue utilizado desde el siglo XII en adelante. Tenían un mástil y una vela cuadra. Se usaron en el comercio marítimo del noroeste de Europa medieval, especialmente la Liga Hanseática. De eslora entre 15 y 25 metros, con una manga de 5 a 8 metros y desplazamiento entre 30 y 200 toneladas, aunque rara vez llegaban 300 toneladas, aunque algunos eran de más de 1000 toneladas. https://en.wikipedia.org/wiki/Cog_(ship)

La flota inglesa navegó bajo el mando de John Kingston. Aunque ampliamente superado en número, uno de los barcos ingleses 'Christophe' estaba equipado con tres cañones. Esto fue inusual y marca una de las primeras ocasiones en que una batalla naval involucró artillería.

Los cañones ayudaron a la flota inglesa a mantener a raya a los franceses durante un tiempo. La lucha que siguió fue feroz y duró mucho tiempo, lo que resultó en pérdidas significativas en ambos lados. En última instancia, los barcos franceses pudieron superar a los Cogs ingleses y los capturaron junto a la cargase apoderaron de los barcos, la carga y la tripulación. El cargamento y los buques fueron tomados como premios, mientras que la mayoría de la tripulación inglesa fue ejecutada.

Consecuencias de la batalla de Arnemuiden

La batalla de Arnemuiden dejó en claro a Inglaterra que Francia estaba dispuesta a poner en peligro el comercio inglés para derrotar a Inglaterra. Esto alentó a Inglaterra a tener una flota naval más fuerte en el Canal de la Mancha. La batalla en sí tuvo lugar cerca de Arnemuiden, que entonces formaba parte del condado de Flandes. Dado que afectó directamente a los vínculos comerciales de Flandes, hacia donde se dirigían los buques ingleses con su carga de lana, el evento puede haber contribuido a la eventual ruptura entre Francia y Flandes.



Captura del Christopher por los franceses en 1338

Uso de la artillería

En la Batalla de Arnemuiden, el Cog inglés llamado 'Christophe' tenía tres cañones montados. El buque los usó efectivamente para dañar muchos buques franceses y causarle pérdidas significativas.

La batalla se considera un hito importante en la historia naval de Europa porque fue la primera batalla registrada en la que se usó artillería en un combate naval. Poco después, los cañones se convirtieron en una característica estándar de los buques de guerra navales en toda Europa, marcando el comienzo de la era de los grandes y decisivos combates navales.

Comentario

Primera batalla naval donde se emplean armas de fuego.

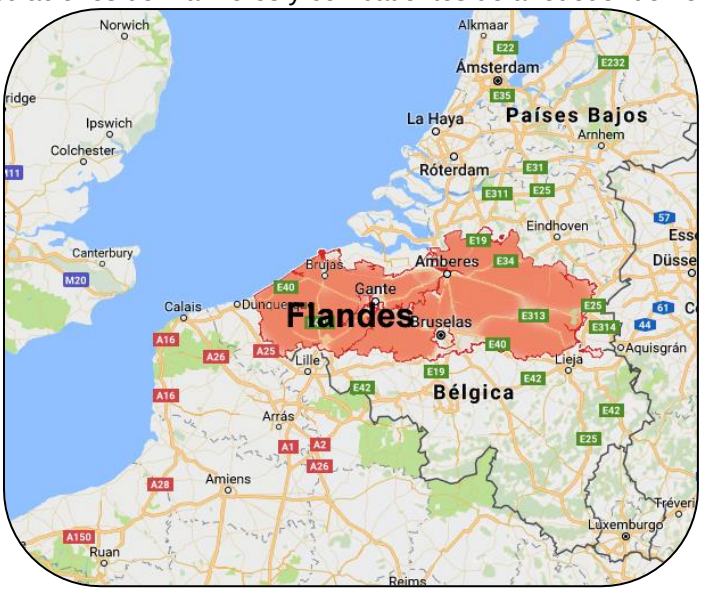
El Combate Naval de Sluys o de la Esclusa (24-junio -1340)[55]

La batalla de Sluys fue un enfrentamiento naval ocurrido el 24 junio 1340 que marcó el comienzo de la Guerra de los Cien Años y estableció a Inglaterra en su sucesión de victorias bajo Eduardo III

- **Fecha**: 24 de junio de 1340.
- **Lugar**: La batalla tuvo lugar en y alrededor del puerto de Sluys en una ensenada en la frontera entre Zelanda y Flandes Occidental.
- Debido a la sedimentación y la recuperación de tierras, Sluys o L'Écluse en francés o Sluis en holandés ahora se encuentran tierra adentro; a mediados del siglo XIV, Sluys era un gran puerto capaz de albergar un gran número de buques.
- **Combatientes**: La flota inglesa contra una flota combinada francesa, castellana y genovesa.
- **Comandantes**: Eduardo III, rey de Inglaterra contra los comandantes franceses, Hugues Quiéret y Nicolas Béhuchet, con el comandante genovés, Egidio Bocanegra.

[55] https://www.britishbattles.com/one-hundred-years-war/battle-of-sluys/

- **Tamaño de las armadas:** las cifras de las armadas varían ampliamente entre las autoridades: se dice que los ingleses tenían hasta 400 buques. Se dice que la flota francesa tenía unos 250 buques. Aparte de una pequeña cantidad de grandes buques como el Christopher, el Edward y el Thomas, la mayoría de los buques eran extremadamente pequeños y transportaban tripulaciones de marineros y combatientes de alrededor de 25.



- **Uniformes, armas y equipo**: parece probable que ni Inglaterra ni Francia tuvieran una flota dedicada de buques de guerra a mediados del siglo XIV. En tiempos de guerra, cada rey recurría a los buques mercantes de sus súbditos y los tripulaba, además de sus tripulaciones, con arqueros y hombres de armas; convertir los buques para la guerra construyendo castillos de proa, después castillos y nidos de cuervos, fortificaciones desde las cuales los arqueros dirigían su fuego a los buques enemigos.

Batalla de Sluys

Hugues Quiéret Almirante francés en la batalla de la Esclusa

Estos buques mercantes se llamaban **Cogs**; aparejo cuadrado y de un solo mástil con proa y popa afiladas y dirigido por un remo o un timón.

Lo más cercano a una armada inglesa formal fue el acuerdo que el rey Eduardo III tenía con las ciudades de Kent conocidas como **Cinque Ports**. A cambio de los privilegios comerciales, Cinque Ports proporcionó una serie de buques durante un período cada año para fines militares reales.

Los buques franceses eran pequeños y de poco calado, muy maniobrables, especialmente en aguas poco profundas, mientras que los Cogs de alta mar ingleses, más grandes y con un calado más profundo, eran más lentos de maniobrar. Las flotas genovesa y castellana se componían de galeras, propulsadas a vela y remos, construidas específicamente para la guerra.

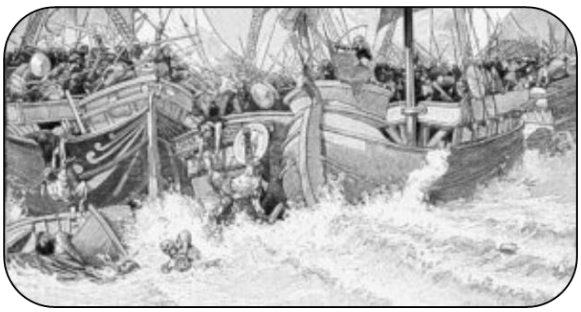
Los ingleses armaron uno o dos de sus buques con cañones, algunos de los buques más grandes en Sluys tenían dos o tres piezas de artillería a bordo.

En la batalla, un buque se colocaba al costado de un enemigo, diezmaba a su tripulación con descargas de flechas y lluvias de piedras, dejando el camino despejado para que los marinos abordaran, superaran a los sobrevivientes y tomaran el buque y su tripulación. Parece haber sido la práctica de la época arrojar a los soldados enemigos capturados por la borda a menos que parecieran lo suficientemente bien equipados para valer un rescate.

El rey Eduardo III de Inglaterra vencedor de Sluys

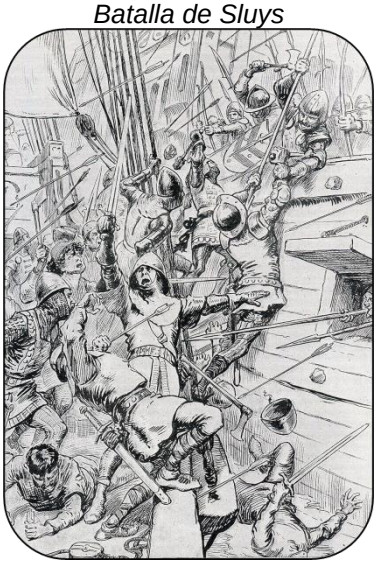
Nicolas Béhuchet Almirante francés capturado y ahorcado

Ganador de la Batalla de Sluys: La flota inglesa de Eduardo III ganó la batalla de manera decisiva.

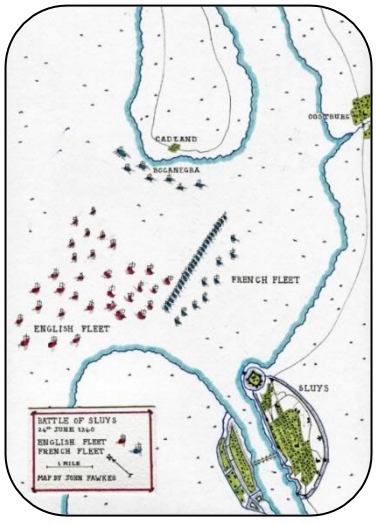


Batalla de Sluys

Cog inglés



Marinos ingleses abordando un buque francés en batalla de Sluys.



Batalla de Sluys: mapa de John Fawkes

Bajas en la batalla de Sluys

Las bajas son difíciles de calcular con precisión. Parece probable que las víctimas fueran decenas de miles. Los franceses probablemente perdieron todos los buques excepto las galeras de Bocanegra. De los comandantes franceses, Hugues Quiéret fue asesinado y Nicolás Béhuchet capturado y ahorcado por Eduardo III.

Después de la Batalla de Sluys:

Sluys destruyó la capacidad naval francesa durante algunos años y permitió al rey Eduardo III desembarcar fuerzas en el norte y oeste de Francia con poca oposición.

Comentario

La batalla se gana porque los ingleses usan artimañas que hacen difícil la resistencia francesa que estaba fondeada y amarrada en la boca del puerto

Batalla de La Rochelle, 1372[56]

Fecha	22 de junio de 1372
Lugar	Costa de La Rochelle (Guyena)
Resultado	Victoria decisiva castellana
Beligerantes	
Inglaterra	Castilla
Comandantes	
Conde de Pembroke	Ambrosio Bocanegra
Fuerzas	
~ 36 naos y 14 buques de transporte.	20 o 22 buques, la mayoría galeras.

Los castellanos hicieron uso de grandes lombardas que disparaban barras de hierro, con las que lograron desfondar naves británicas. En este combate participaron como aliados la flota francesa y doce galeras del Reino de Castilla. Esta fuerza encontró cerca de la Rochelle a la escuadra inglesa, sorprendiéndola con un ataque inmediato y logrando capturar al Almirante y la mayor parte de sus naves.

Este combate se definió cuando los ingleses, habiendo fondeado durante la noche en un lugar en el que la amplitud de la marea era muy grande, quedaron varados al amanecer, momento que aprovecharon las fuerzas enemigas para atacar utilizando sus naves de menor calado.

- Las bajas inglesas se calculan 400 caballeros y 8000 entre marineros y combatientes, la mayor parte capturados.
- Este fue uno de los primeros enfrentamientos en que se utilizó la artillería.

Antecedentes

Cuando **Carlos V de Francia** (apodado «El Sabio») rompió de nuevo las hostilidades contra Inglaterra, en 1369, otro episodio más de la llamada **Guerra de los Cien Años** se dispuso a asediar la ciudad francesa de **La Rochelle** (llamada en español La Rochela).

Este era un **enclave muy importante de los ingleses** en la costa atlántica de Francia, dada su relativa cercanía con la propia Inglaterra y lugar, por tanto, idóneo para pertrechar y avituallar a sus tropas continentales de aquella zona, además de controlar el paso marítimo proveniente del Golfo de Vizcaya.

Era, por tanto, un lugar primordial que tomar para Carlos V de Francia. Así, nombró **Condestable de Francia**, algo así como el jefe militar del país, al caballero **Bertrand du Guesclin**,

[56] https://www.todoababor.es/historia/batalla-de-la-rochelle/

apodado «El águila de Bretaña». Y este puso asedio a La Rochelle el 22 de junio de 1372 tras derrotar a los ingleses en la Batalla de Pontvallain.

Allí se encontraba la flota de **John Hastings**, segundo conde de Pembroke. Había ido a La Rochelle con la intención de **formar un nuevo ejército en Aquitania** para hacer frente a la ofensiva del rey francés. Para ello el rey inglés **Eduardo III** le nombró el 20 de abril de 1372 "*Lieutenant of the Duchy of Aquitaine"*.

Detalle de una miniatura representando la Batalla de La Rochelle. The British Library.

En junio estaba navegando con su flota, que luego fue reforzada. Esta se componía de 36 naos y carracas y 14 buques de carga y transporte. No obstante, historiadores británicos rebajan esa cifra y asegura que estaban en **inferioridad numérica**.

Los ingleses llegaron a La Rochelle el 21 de junio. Al intentar entrar en el puerto, Hastings se encontró con la flota castellana de **Ambrosio Bocanegra**.

Aquello no pareció disgustarle. Un contemporáneo dijo que el conde y su ejército: *"…estaban maravillosamente complacidos … porque no pensaban mucho en los españoles (sic) y pensaban vencerlos fácilmente*".

¿Quién era Ambrosio Bocanegra y qué hacía en La Rochelle?

Miniatura de manuscrito en la que se representa una batalla naval medieval del siglo XIV. Italia, Nápoles. The British Library. así eran los combates en el mar en esta época: sangrientos abordajes y lucha como en tierra, con caballeros y soldados cubiertos de hierro y armas pesadas.

Ambrosio Bocanegra fue un excelente marino castellano, de origen genovés. Su padre, Egidio Bocanegra había sido de gran ayuda al rey Alfonso XI de Castilla en su lucha contra los moros años antes.

Ambrosio había participado en varias guerras, entre ellas la Guerra Civil Castellana, donde en un principio luchó bajo el mando de Pedro I de Castilla. Pero este ejecutó a su padre, por ser del bando contrario, y Ambrosio huyó a Francia, para luego pasar a servir al rival de Pedro, Enrique II de Trastámara.

El 1370 Bocanegra fue nombrado Almirante de Castilla. Luchó contra los portugueses, aliados de los ingleses, del Almirante Pessanha que había penetrado en el río Guadalquivir con intención

de atacar Sevilla, pero los castellanos los interceptaron y los derrotaron, apresando tres galeras y dos naos a los portugueses. Era, un hombre aguerrido y valiente. Justo lo que necesitaban los franceses.

Castellanos en La Rochelle. El rey de Castilla Enrique II había recibido apoyo de Francia en su pugna por el trono de Castilla, frente a Pedro el Cruel (apoyado por Inglaterra) y, en consecuencia, ahora le tocaba a Castilla devolver el favor a los franceses del rey Carlos V, con el envío pactado de una flota castellana.

Bajo el mando de Bocanegra estaban algunos de los mejores marinos de Castilla: Ruy Díaz de Rojas (noble de la Casa de Rojas, caballero de la Orden de la Banda y Merino mayor de Guipúzcoa), Fernán Ruiz Cabeza de Vaca y Fernando de Peón.

La batalla

El 21 de junio de 1372 llegaba la flota inglesa. Fernández Duro comenta que hay muy pocas certezas en este combate. Como veremos a continuación, hay varias versiones que conviene repasar.

Una de esas incertidumbres también era saber el número de buques de los castellanos e ingleses

Bajas	
Inglaterra	Castilla
• Todos los buques hundidos o capturados. • ~ 800 muertos • Entre 160 y 400 caballeros y hasta 8.000 soldados prisioneros.	• Muy escasas (desconocidas con exactitud).

Según el autor español, escritores contemporáneos daban la cifra *de 40 naos gruesas y 13 barcos* para los castellanos. La «Crónica de don Enrique» eleva a la flota inglesa a 36 naos, con muchos caballeros, escuderos y hombres de armas, frente a sólo doce galeras castellanas.

También asegura que, por documentos de la Torre de Londres, se sabe que se hizo un embargo general de embarcaciones en los puertos para formar la escuadra de Pembroke.

…y que salió de Southampton conduciendo cuerpo de ejército, vituallas y tesoro suficiente para el pago de tres mil soldados por un año, no siendo posible, por tanto, saber a punto fijo a qué atenerse.

Lo que parece claro es que, a esas doce galeras del Rey, bajo el mando de Ambrosio Bocanegra, se le debieron unir algunas naos, ya que Ruy Díaz de Rojas era merino adelantado mayor de Guipúzcoa y, por tanto, era jefe de escuadra de naos.

Sea como fuesen los detalles de la batalla de La Rochelle, lo cierto es que fue una aplastante victoria de los castellanos: todas las naves inglesas fueron quemadas o apresadas por los vencedores, incluida la nave del tesoro que llevaba Pembroke, que según Froissart fue hundida y según otros autores contenía 12.000 libras (20.000 marcos según el cronista Walsingham).

Prisioneros de Castilla

El conde de Pembroke fue llevado a Castilla, junto con 160 de sus hombres, de los cuales 70 eran caballeros «con espuelas doradas». Fernández Duro habla de 8.000 soldados y 400 caballeros prisioneros. Historiadores actuales británicos hablan de 1.500 bajas inglesas, de los cuales 800 serían muertos y entre 160 y 400 prisioneros.

John Hastings estuvo bajo duras condiciones en su arresto en el castillo de Curiel de Duero, en Valladolid y allí permaneció durante tres años, cuando fue pagado su rescate, siendo liberado en 1375.

En realidad, el pago lo hizo el Condestable de Francia, Bertrand du Guesclin, por valor de 120.000 francos. Para ello, el caballero francés tuvo que vender sus propiedades en Castilla, cedidas a él por el rey castellano Enrique por su ayuda en la guerra civil castellana.

El caballero francés quiso aprovecharse él del rescate para pedirlo a Inglaterra bajo sus condiciones, pero cuando el conde de Pembroke iba de regreso a Inglaterra, enfermó cerca de Paris y murió. Tenía 28 años. El Condestable se quedó por tanto sin sacar provecho de su rehén, ya que murió en su poder.

Algunos historiadores británicos afirman que Hastings fue maltratado en su cautiverio. Estos mismos autores sostienen que «según la costumbre», transportaban a los prisioneros «atados con cadenas o cuerdas, como perros con correa», o también con grilletes de acero.

El historiador Jean Froissart, conocido anglófilo y contemporáneo de la Batalla de La Rochelle, afirmó que «*los castellanos no conocen la cortesía refinada, son como los alemanes* «.

Territorios ingleses en Francia antes y después de la guerra[57]

Aquí habría que preguntarse cómo trataban los ingleses a sus propios prisioneros en plena Edad Media, cuando era habitual pasar a cuchillo a los prisioneros que se hacían en la batalla, excepto a los que se pudiera pedir rescate. En la batalla de Winchelsea, los ingleses no tuvieron reparos de degollar sin misericordia o arrojar al agua vivos a los castellanos apresados. En este caso, Bocanegra dio el perdón a los soldados prisioneros que no podían ser tomados para rescate.

Otro de los principales capturados fue Guichard d'Angle, conde de Huntingdon. Este tuvo problemas para pagar su rescate, ya que los franceses habían tomado sus tierras. Al final fue intercambiado en 1375.

Los castellanos regresan a La Rochelle

Aprovechando la gran victoria obtenida, una escuadra francesa condujo a Ivain de Gales (hijo del príncipe de Gales, asesinado por Eduardo III y desposeído de su país) y a Morelet de Montmor a Santander para requerir al rey castellano Enrique II una nueva escuadra para estrechar más el cerco a La Rochelle.

Sin embargo, los capitanes castellanos no deseaban regresar sino a la guerra de Granada, Marruecos o incluso a Persia, pero el rey castellano quiso cumplir los compromisos que los pactos con Francia le obligaban, por lo que mandó a Ruy Díaz de Rojas con cuarenta naos, ocho galeras y trece barcas.

De Rojas bloqueó la plaza y desembarcó gente como refuerzo. Gracias a la ayuda de Castilla, el asedio de La Rochelle pudo ser roto por Bertrand du Guesclin el 23 de agosto de 1372, pasando a manos francesas de forma definitiva.

Y aquí termina el relato de una gran batalla naval, la de La Rochelle, que puso su granito de arena para que Francia pudiera acabar con su centenaria guerra contra los ingleses, y que apenas se recuerda en nuestro propio país.

Comentario

Los castellanos hacen buen uso del campo táctico al aprovechar las mareas para restar movilidad a los ingleses

[57] https://elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos3/buscar/1268-la-batalla-de-la-rochela-humillacion-inglesa-a-manos-de-castilla-21-al-23-de-junio-de-1372

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos XII, XIV, XVI y XVII.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- The Penguin Historical Atlas of the Vikings. 1995. Penguin Books Ltd.
- The Fourth Crusade 1202–04. The betrayal of Byzantium. David Nicolle. 2011. Osprey Publishing Limited

Enlaces de Interés

- Batalla Svolder: https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ
- Kamikaze: https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ
- Batalla Sluys: https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ
- Guerra Génova y Venecia: https://kripkit.com/guerra-entre-gnova-bizancio-y-venecia/
- Guerra de los 100 años. Editorial Grudemi (2019). Recuperado de Enciclopedia de Historia (https://enciclopediadehistoria.com/guerra-de-los-100-anos/).
- Batalla de La Rochelle: https://www.youtube.com/watch?v=Y-_pMx6o5UY

CAPÍTULO 03 EL IMPERIO MARÍTIMO DE ESPAÑA

Contenido: Descubrimientos geográficos y exploraciones marítimas. Hechos de guerra: Batalla de Lepanto, la “Invencible Armada”. El comercio de esclavos.

Situación Histórica

Las exploraciones marítimas iniciadas por los portugueses, el descubrimiento de América y la capacidad desarrollada por los grandes navegantes y marinos de fines del siglo XV, incorporaron al mundo conocido de la época, extensos territorios que impulsaron el desarrollo de nuevas Líneas de Comunicaciones Marítimas y un auge comercial. Al mismo tiempo, España debió enfrentar el avance turco hacia Occidente y pretendió, como potencia, imponer la fe católica en sus extensos dominios.

Pregunta de interés:

¿Qué motivó a los portugueses y españoles a explorar más allá del Mediterráneo?

DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES MARÍTIMAS

España y los viajes de Colón

Hasta fines de la Edad Media el comercio de India, China y Japón llegaba a Europa sólo por dos caminos: el de Persia central cuyo término era el Mar Negro y el del Mar Rojo que llegaba a Alejandría. Ambas rutas finalizarían controladas por países islámicos y el Imperio Turco Otomano.

Venecia y Génova dominaban con sus flotas el Mediterráneo y tuvieron grandes utilidades al mantener las LCM que les permitían transportar las mercaderías de oriente. Su celo en custodiar este monopolio, impidiendo su uso por otras naciones, hizo buscar vías alternativas marítimas para llegar a las Indias.

Por otra parte, los progresos habidos en lo relacionado con el mar facilitaron el interés de ilustres navegantes por explorar. La brújula ayudó a separarse de las costas y ya, a principios del siglo XIV se habían reconocido las Islas Canarias e Islas Azores.

Cristobal Colón

A mediados del siglo XV los reinos cristianos de España eran tres y en esa época se mantenían en guerra contra los moros que ocupaban gran parte de la península ibérica. Los reinos eran Castilla, Aragón y Navarra, uniéndose los dos primeros en 1479 con el matrimonio de Isabel de

Castilla y Fernando de Aragón, llamados los Reyes Católicos. Estos terminan la dominación árabe de 679 años, con la toma de Granada el 2 de enero de 1492. Después de este triunfo, la Reina Isabel autorizó a Colón para “zarpar hacia el Weste y llegar a las Indias”.

Como todo europeo educado, Colón sabía que el mundo era redondo y su intención era encontrar una ruta más corta al Lejano Oriente. Necesitó diez años para lograr el financiamiento de la expedición, en parte por el escepticismo en cuanto a la distancia que debía navegarse: él mantenía que Japón estaba a 2.400 millas al oeste de las Canarias, lo que en realidad es 10.600 millas. Al mismo tiempo, exigía el 10% de comisión sobre lo que se comerciará, que se le otorgará título de nobleza y de almirantazgo sobre todos los territorios descubiertos.

Desembarco de Colón[58]

Después de zarpar el 3 de agosto de 1492 recaló el 12 de octubre en la isla de las Bahamas que denominó San Salvador, convencido que había encontrado las Indias (El cruce inicial del Atlántico duró 35 días). Exploró los alrededores y regresó a España en las dos carabelas (la “Santa María” se varó en un arrecife de coral), recalando el 15 de marzo de 1493.

La segunda expedición la formaron 17 buques, 1.200 colonos y su abastecimiento. Sin embargo, terminó en un desastre motivado por las ambiciones y crueldad de los españoles.

La tercera expedición zarpó de España en 1498 recalando esta vez en Trinidad. El 5 de agosto Colón fondeó en la costa de la actual Venezuela tocando por primera vez el continente americano, aunque creyendo siempre que estaba en un lugar no identificado de la costa de China.

Colón y sus hermanos fueron sometidos a juicio por el descontrol producido en los nuevos territorios, pero se le autorizó a realizar una cuarta expedición que zarpó de Cádiz en 1502 y recaló en el Golfo de México con la intención de buscar un paso hacia el Pacífico.

Colón murió pobre, ignorado por el Rey Fernando (Isabel había muerto), en mayo de 1506.

Los portugueses

El cierre o dificultad de adquirir bienes, minerales valiosos o especias desde el oriente, debido al control turco o musulmán de las rutas terrestres o marítimas, los europeos fueron Impulsados a buscar nuevas rutas para obtener y comercializar productos escasos en Europa, Portugal envió expediciones al Atlántico sur, en las costas de África. En 1419 establecieron plantaciones de azúcar en Madeira creándose la necesidad de contar con esclavos, lo que también incentivó el conocimiento de dicho litoral, especialmente en su sector Weste.

[58] https://historia.nationalgeographic.com.es/personajes/cristobal-colon/fotos

Gracias al empuje y acertada planificación hecha por el Príncipe Enrique El Navegante, Portugal exploró alrededor de África hasta que en 1498 Vasco de Gama encontró el camino a India. Este Príncipe creó en Sagres la primera Escuela de Navegación del mundo.

59

Paulatinamente y sin mayor oposición o competencia de otras naciones, los portugueses fueron avanzando hacia el este creando acuerdos comerciales o estableciéndose en lugares como:

Lugar	Año
Ceylán	1506
Mozambique	1507
Malaca	1511
Timor	1520
Japón	1542
Macao	1557

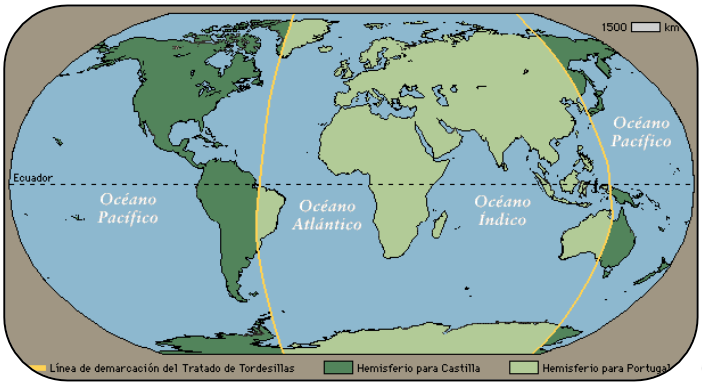
Posteriormente, en el desarrollo de su comercio debieron competir con las naves árabes, persas e indias que mantenían las rutas a través del Mar Rojo, coordinando sus viajes con los venecianos que controlaban las LCM económicas entre el Mar Rojo (Alejandría) y Europa.

La incorporación de compañías de navegación holandesas e inglesas hizo declinar el poderío alcanzado por Portugal, desapareciendo su importancia a fines del siglo XVIII.

Tratado de Tordesillas

El Tratado de Tordesillas fue un compromiso suscrito el 7 junio 1494, entre los representantes de Isabel y Fernando, reyes de Castilla y de Aragón, por una parte, y los del rey Juan II de Portugal, por la otra, el cual se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del Nuevo Mundo (América) mediante una línea situada a 370 leguas (1.786 Km) al oeste de las islas de Cabo Verde para evitar un conflicto de intereses entre España y Portugal. Este acuerdo garantizaba al reino portugués que los españoles no interfirieran en su ruta del cabo de Buena Esperanza, y viceversa, los primeros no lo harían en las recientemente descubiertas Antillas.

[59] http://elcomercial22.blogspot.com/2011/09/las-expediciones-portuguesas-historia-2.html



[60]

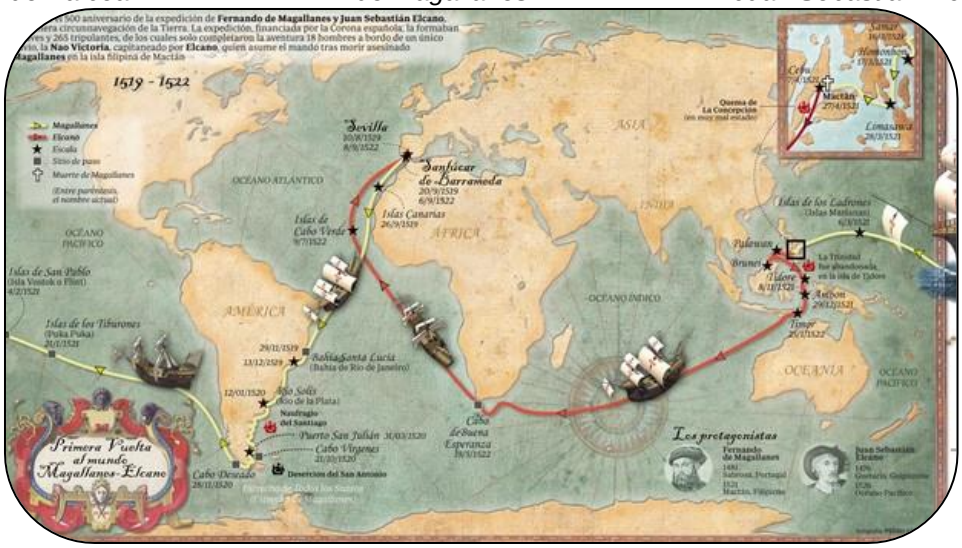
Demarcación de Tratado de Tordecillas

ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL NUEVO MUNDO:

Nuñez de Balboa[61]

H. de Magallanes[62]

Juan Sebastian Elcano[63]



Ruta de Hernando de Magallanes y Sebastian Elcano

Destacan las navegaciones de hombres como Vasco Núñez de Balboa, el primer europeo en ver el Pacífico, al atravesar el istmo de Panamá en 1513.

[60] https://www.primeravueltaelcano.es/acontecimientos-historicos/tratado-de-tordesillas/

[61] https://es.wikipedia.org/wiki/Vasco_N%C3%BA%C3%B1ez_de_Balboa#/media/Archivo:Retrato_de_Vasco_Nu%C3%B1ez_de_Balboa_(1475-1517)_-_An%C3%B3nimo.jpg

[62] https://es.wikipedia.org/wiki/Fernando_de_Magallanes

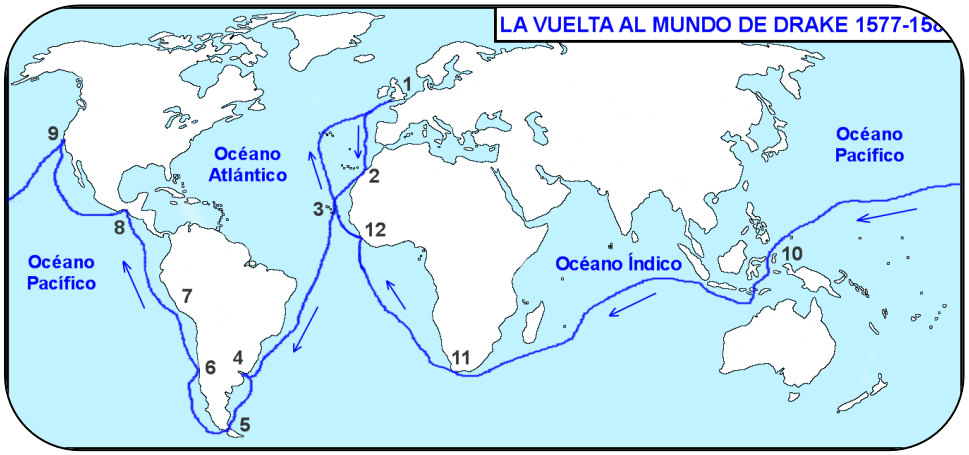
[63] https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/elcano.htm

Fernando de Magallanes quien circunnavegó el globo entre 1519 y 1522, muriendo antes de terminar su viaje en Filipinas, en 1521. La expedición la completó el segundo al mando, Juan Sebastián Elcano, quien fue el primero en circunnavegar el globo. La nueva ruta descubierta por esta expedición se mantuvo secreta dentro del imperio español, ya que abría el acceso marítimo al Pacífico y las colonias españolas en el área.

Exploraciones inglesas y francesas

Sin perjuicio de las ventajas que tuvieron España y Portugal con el descubrimiento del Nuevo Mundo, otros países europeos participaron de sus beneficios.

En 1497, John Cabot descubrió Cabo Briton en Canadá cuando intentaba encontrar una ruta a la India. Esto fue confirmado en 1524 por el navegante italiano, al servicio de Francisco I de Francia, Verazzano, quien buscando un paso a Catay reconoció las costas de lo que hoy es Carolina del Norte y Maine.



Francis Drake realizó en 1577 la segunda circunnavegación a la tierra, demorando tres años en cumplir la comisión financiada por la Reina de Inglaterra.

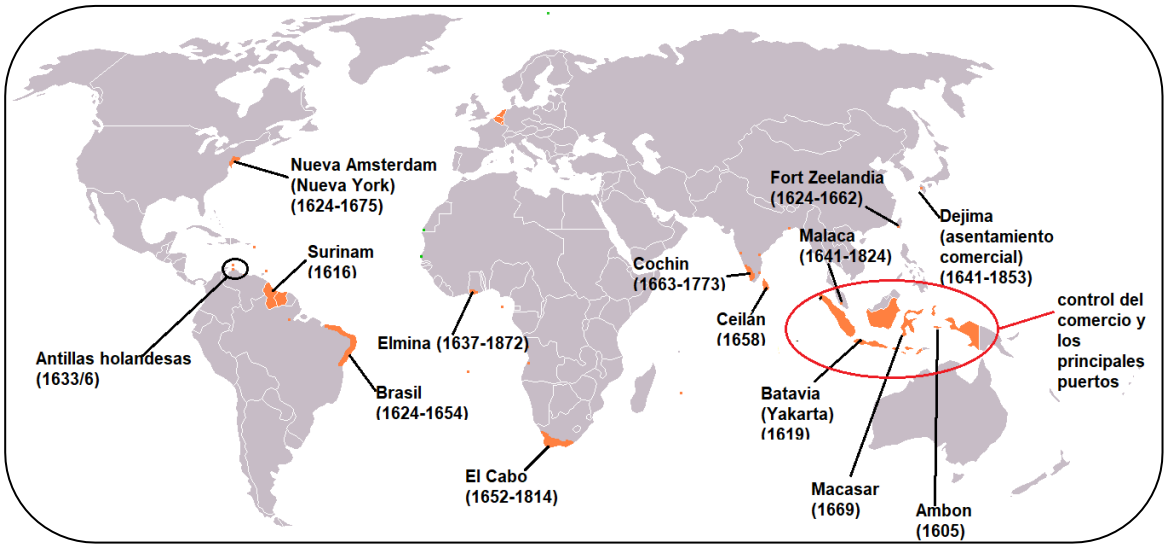
1	Plymouth, noviembre de 1577. Zarpa con su flotilla.
2	Costa marroquí, donde capturó esclavos para su trata.
3	Cabo Verde, enero de 1578. Asalto y saqueo.
4	Río de la Plata, exploración.
5	Estrecho de Magallanes, 17 de agosto de 1578. Logró cruzar el temido estrecho.
6	Valparaíso, saqueo de la ciudad.
7	Lima, amago de asalto, desistiendo.
8	Costa mexicana, con asaltos varios.
9	Costa californiana, enero de 1579. Llegó a límites septentrionales, donde nunca habían llegado los españoles.
10	Islas Molucas, febrero de 1578. Exploración.
11	Cabo de Buena Esperanza, cruce el mítico cabo.
12	Gambia, julio de 1580. Aguada y provisiones.
13	Plymouth, 26 de septiembre de 1580. Llegada a casa. Fue aclamado como un héroe que lograba ser el tercer hombre que lograba rodear el mundo. Isabel I le nombra caballero

Al mismo tiempo otros navegantes ingleses al servicio de la Reina surcan los océanos combatiendo a sus adversarios como corsarios, lo que fue formando un grupo de combate que demostró sus capacidades bélicas años más tarde al enfrentarse Inglaterra y España.

El Imperio Colonial Neerlandés

Desarrolló una intensa actividad en el Caribe y en el sudeste asiático llegando a ser una potencia comercial, capaz de disputar su hegemonía a Inglaterra. Su control sobre la isla de las

Especias y de la actual Indonesia convirtieron a los Países Bajos[64] en una nación muy rica y al estar muy bien situada en Europa, con puertos y ríos navegables, podía transferir cargas de ultramar con mucha facilidad



BATALLA DE LEPANTO (7 OCTUBRE 1571)[65]

Después de diferentes conflictos y problemas de carácter religioso producidos entre los países de Europa y la Iglesia, Carlos V (nieto de Fernando de Aragón, el que apoyó a Colón) logró consolidar su Imperio quedando en condiciones de prepararse para enfrentar a los turcos.

En el intertanto, aprovechando las disputas que los reyes cristianos tenían entre sí, los turcos habían invadido Persia (1502) para posteriormente tomar la zona septentrional de Mesopotamia, Siria y finalmente someter a toda Arabia.

Beligerantes		
Liga Santa:		
Imperio español República veneciana Estados Pontificios	República de Génova Orden de Malta Gran Ducado de Toscana Ducado de Saboya	Imperio otomano
Juan de Austria Álvaro de Bazán Alejandro Farnesio Luis de Requesens	Sebastiano Venier Agostino Barbarigo † Marco Antonio Colonna Juan Andrea Doria	Alí Bajá † Mehmed Siroco † Uluj Alí

[64] Comúnmente conocidos como Holanda, aunque es un error

[65] http://www.abc.es/historia/abci-batalla-lepanto-humillacion-juan-austria-imperio-otomano-201610070157_noticia.html

El Imperio Otomano comprendía dos tercios de las costas mediterráneas y su integridad se basaba principalmente en el poderío naval.

Después de Carlos V, Felipe II fue proclamado Emperador, cuya autoridad se extendía sobre: España, los Países Bajos, el Franco-Condado, Cerdeña, Sicilia, las islas Baleares, casi toda Italia y casi todo el Nuevo Mundo.

Galeaza [66]

Para mantener la cohesión de este conglomerado de diferentes pueblos e intereses, Felipe II usó como factor unificador la religión, declarándose Defensor de la Fe y enfrentando la tarea de establecer y mantener su hegemonía. Así, la guerra contra los turcos tuvo el carácter de Cruzada, similar a las producidas en la Edad Media. Ante la violencia de la fe musulmana, predicada con las armas, que avanzaba con rapidez hacia Europa era natural que los cristianos finalmente se decidieran a defender no sólo su religión, sino que también su libertad y derechos.

Fuerzas	
Armada de la Santa Liga • 227 galeras • 6 galeazas • 76 fragatas o bergantines • 98 000 hombres	Armada otomana • 210 galeras • 87 galeotas y fustas • 120 000 hombres

Los más difíciles de hacer participar en una acción contra los turcos fueron Venecia y Génova que para no afectar su comercio preferían hacer acuerdos unilaterales con el enemigo.

La Liga Cristiana.

Quien destacó por su decisión para llegar a resultados rápidos y concretos fue el Papa Pío V, quien en Julio 1570 reunió una Conferencia en la que presentó el proyecto de una Liga Cristiana. El Papa se daba cuenta del peligro que los afectaba y comprendía que, si lograba recuperar el dominio del Mediterráneo, el Imperio Otomano quedaría dividido en dos partes, impidiéndosele su expansión al oeste de Europa.

La Liga quedó formada finalmente por España, la Santa Sede y la República de Venecia, tomando el mando de las fuerzas el hermanastro de Felipe II, Don Juan de Austria, quien tenía grandes condiciones de líder (24 años). Esta responsabilidad se le otorgó después de varios problemas producidos al no haberse designado inicialmente un mando único de las fuerzas.

67

[66] https://todoavante.es/index.php?title=Galeaza
[67] https://weaponsandwarfare.com/2018/03/01/before-lepanto-iv/

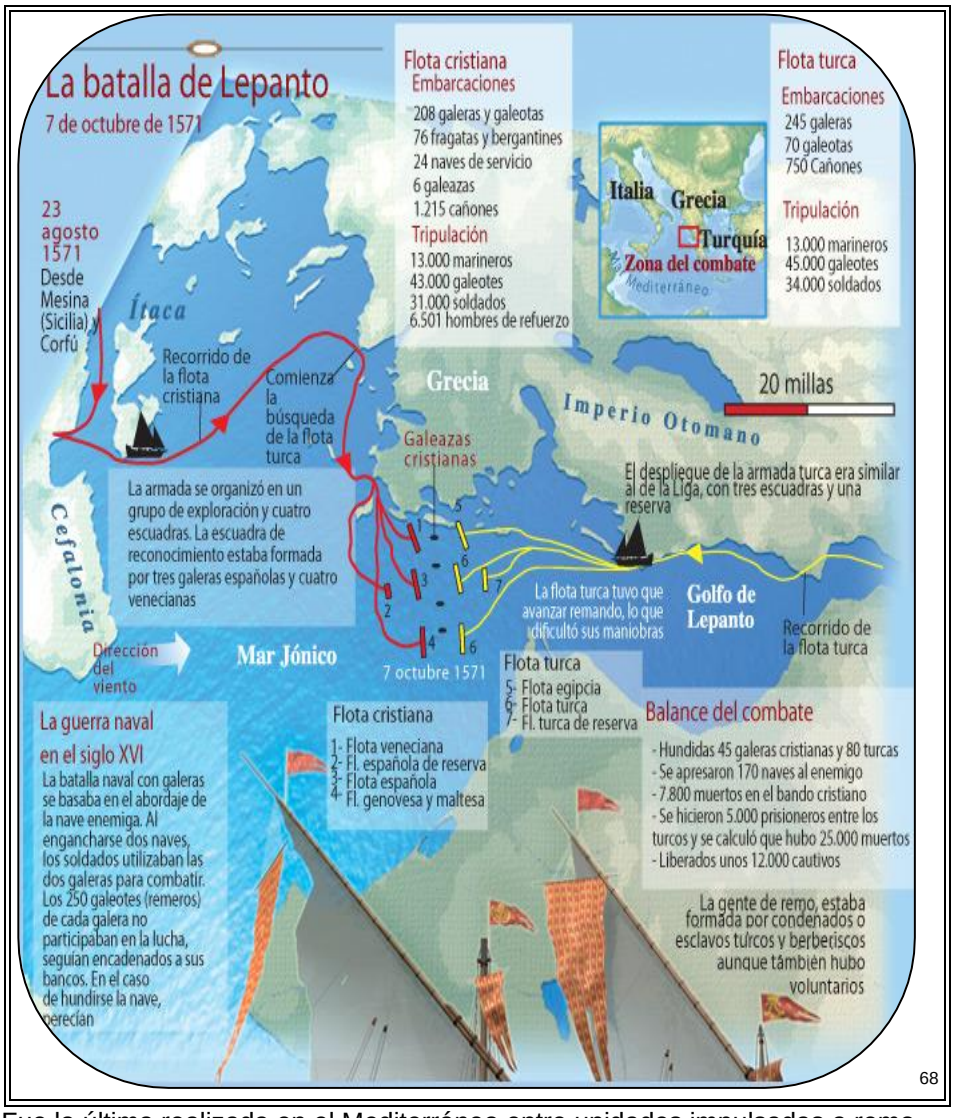
La Batalla

Don Juan introdujo algunos cambios notables; el más revolucionario fue utilizar las galeazas con su artillería como guardia avanzada. Además, hizo quitar los espolones de las galeras y le instaló a proa uno o dos cañones a las que no tenían.

Hizo más uso del arcabuz que los turcos. Generalizó su uso entre los españoles. Obtuvo la participación como combatiente de los cristianos presos que estaban embarcados como bogas, ofreciéndoles la libertad si triunfaban.

Bajas	
Liga Santa	**Imperio Otomano**
7600 bajas, 12 galeras	30.000 bajas, 190 naves, 12.000 cautivos cristianos liberados

Consideraciones posteriores a la Batalla:



[68]

1. Fue la última realizada en el Mediterráneo entre unidades impulsadas a remo.

[68] https://paraninos.org/batalla-de-lepanto-para-ninos/

2. Por primera vez los cristianos usan la artillería embarcada en pesadas galeazas, aunque fue útil sólo al comienzo de las acciones ya que posteriormente se confundieron los combatientes en abordajes y combates cercanos que impidieron hacer uso de los cañones con seguridad.
3. A partir de Lepanto, las velas y el fuego de artillería de costado reemplazaría paulatinamente a los remos y al ataque frontal para abordar, iniciándose un cambio en los procedimientos de combate, basados principalmente en una definición mediante la lucha cuerpo a cuerpo.
4. Se logró impedir el avance de los turcos hacia Occidente, pero no se les derrotó definitivamente, no se recuperó Chipre y España no obtuvo el dominio del Mediterráneo. Demostró, eso sí, que el turco no era invencible.
5. La Liga no continuó las operaciones que podrían haber destruido mayor cantidad de buques turcos por su incapacidad de ponerse de acuerdo y por rivalidades de sus miembros.

Comentarios

La victoria, pese a su contundencia no fue definitiva y un año después los turcos se impondrían a Venecia, con una nueva flota de gran poder.
Don Juan de Austria toma una serie de decisiones que favorecen el triunfo: • **Promete libertad a los galeotes (bogas)** • **Aumenta el uso de armas de fuego a bordo.** • **Coloca cañones a proa de las galeazas, lo que le permite disparar desde lejos y antes de abordar al enemigo.**

LA "ARMADA ESPAÑOLA" (1588)[69][70]

Después de Lepanto, la monarquía española llegó al apogeo de su predominio. Así, el Rey Felipe II pudo influir directamente en todas partes a favor del catolicismo.

Por su actitud, pronto destacó como su adversario la Reina Isabel de Inglaterra que defendía el protestantismo y que en su empeño era apoyada por los Países Bajos, descontentos con la dominación a la que estaban sometidos por España. Felipe II intervino en conflictos religiosos ingleses estimulando a los católicos y dándoles recursos a los irlandeses, pero como no logró sus objetivos consideró la alternativa de dominar a Inglaterra.

Beligerantes	
Inglaterra Provincias Unidas	Monarquía Hispánica
Comandantes	
Isabel I de Inglaterra Charles Howard Francis Drake	Felipe II de España Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Zúñiga (VII duque de Medina-Sidonia)
Fuerzas	
• 34 navíos de guerra, 163 navíos mercantes, 30 navíos de las Provincias Unidas (bloqueo de puertos), • 2000 cañones • 20 000 hombres	• 20 galeones, 4 galeras, 4 galeazas, 25 urcas, 35 naos, 10 carabelas, 11 zabras y pinazas, 20 pataches • 2431 cañones • 30.000 hombres

Isabel por su parte, fortaleció decididamente a la Marina y para hostilizar el comercio español, aceptó y amparó las correrías de sus corsarios, entre ellos a Drake.

[69] Armada The Spanish Assaul - John Barratt. https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047

[70] A esta flota se le llamó la Grande y Felicísima Armada, sin embargo, de manera irónica y errónea algunos historiadores ingleses la llamaron la Armada Invencible, pero es incorrecto porque jamás tuvo ese nombre.

Así, las causas de la lucha no fueron sólo religiosas: España no aceptaba las actividades de los corsarios y piratas que eran apoyados por la Reina, la protección inglesa a los rebeldes de los Países Bajos y el daño que le causaban a sus Líneas de Comunicaciones Marítimas.

Con el propósito de invadir Inglaterra se inició la preparación de una gran escuadra, preparativos que fueron atacados sorpresivamente por Drake con lo que se demoró un año su zarpe desde Lisboa, (mayo de 1588) al mando del Duque Medina Sidonia, sufriendo daños en un temporal que la hizo recalar a La Coruña para repararlos. Zarpó nuevamente el 22 de julio.

Al navegar cerca de la costa inglesa recibieron los primeros ataques de unidades al mando del Almirante Howard, las que tenían las siguientes ventajas: mejor entrenamiento para el combate, mejor artillería y buques más maniobrables.

Con estas características, pero con inferioridad numérica, utilizó la táctica de mantenerse sobre el flanco o a retaguardia de la formación cerrada española, acercándose para atacar y retirarse si era perseguido, e insistiendo de esta manera hasta destruir las unidades que alcanzaba con sus cañones o capturar las que podía abordar.

Durante la navegación en el Canal de la Mancha se produjeron nuevos enfrentamientos menores en que fueron victoriosos los ingleses, quedando ambos bandos escasos de munición.

De los 130 buques con 30.000 hombres que en mayo zarparon de Lisboa recalaron de regreso a España en septiembre sólo 67, con gran parte de sus tripulaciones enfermas o moribundas. 9.000 hombres murieron durante la operación que duró 4 meses.

Los primeros días de agosto la “Invencible Armada” fondeó en Calais, donde debía embarcar las tropas del Duque de Parma para invadir Inglaterra.

Esta operación fracasó por una mala coordinación pues el Duque no estaba con sus tropas en el área, sino que controlando levantamientos producidos hábil y oportunamente por los rebeldes e instigados por la Reina.

[71]

La escuadra inglesa fondeó cerca de la española para lanzarle 8 brulotes en llamas, que, llevados por la corriente hacia ella, obligó a los españoles a zarpar en emergencia.

Bajas de la campaña	
Ingleses	**Españoles**
• 10.000 muertos en combates, epidemias y naufragios • 400 heridos	• 37 buques perdidos. Fuentes inglesas elevan la cifra a 63 buques. • 10 000 muertos en combates, epidemias y naufragios. Fuentes inglesas elevan la cifra a 20 mil. • 800 heridos • 397 prisioneros

En esta acción numerosos buques debieron cortar su maniobra de fondeo viéndose obligados a navegar hacia el Mar del Norte impulsados por el viento. Retromarchar era difícil por la corriente y viento en contra y significaba enfrentar a los ingleses en inferioridad de condiciones, por lo

[71] http://profundosoconfusos.blogspot.com/2013/02/mal-lugar-para-naufragar-francisco-de.html

que Medina Sidonia decidió navegar las aguas al norte de Escocia y de Irlanda para regresar a España eludiendo, al mismo tiempo, a la escuadra holandesa que operaba en el área apoyando indirectamente a los ingleses. Fuertes temporales produjeron numerosos naufragios. Más de 15 galeones se estrellaron contra las costas irlandesas y escocesas siendo aniquilados los sobrevivientes.

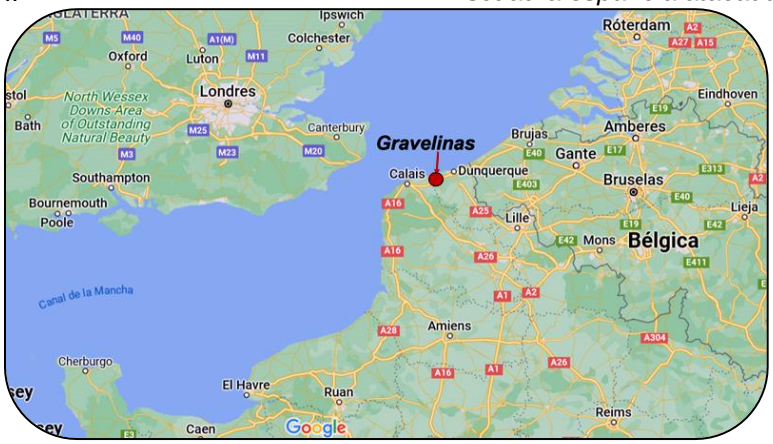
Batalla naval de Gravelinas 8 agosto 1588[72]

Fuerzas en combate	
134 naves	124 naves
Bajas	
Menos de 100 muertos 8 brulotes	~600 muertos 800 heridos 397 capturados 1 buque hundido

La **batalla de Gravelinas** fue la única relativamente importante de la expedición y supuso el fracaso de la Gran Armada. Después de sobrepasar Calais el 7 de agosto, una escuadra inglesa a las órdenes de Francis Drake atacó a la flota comandada por Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Zúñiga (VII duque de Medina Sidonia) con ocho brulotes revolucionarios, creados por Federigo Giambelli y que ya habían sido creados y utilizados antes de forma muy efectiva por él durante el asedio de Amberes, durante la noche. Sabiendo de su efecto devastador en Amberes y de la imposibilidad de detenerlos en acciones cercanas, la flota se retiró en pánico y su formación quedó por ello desorganizada.

La flota de Felipe II tuvo entonces que retirarse hacia Gravelinas, donde debió presentar batalla. Los españoles no tuvieron viento favorable y no pudieron organizar por lo ocurrido una formación de ataque; tampoco los ingleses diezmaron la flota en combate, ya que esta, al no poder embarcar las tropas del duque de Parma, se dirigió al norte para dar la vuelta las islas británicas, puesto que era la única dirección con viento favorable, con el fin de circunnavegar las islas británicas y arribar al puerto de Santander en España sin alcanzar su objetivo de derrocar a Isabel I.

Escuadra española atacada con brulotes[73]



Consideraciones sobre la campaña:

La victoria inglesa fue fruto de una dirección sabia, firme y resuelta de las operaciones. Durante 9 días los ingleses atacaron con sus unidades más pequeñas, pero más maniobrables, haciendo uso de artillería, arma considerada como elemento secundario por los españoles. Además, sus dotaciones eran más profesionales y con experiencia en las aguas en que se combatió.

La campaña demostró que el galeón español construido con una gran obra muerta era apropiado para aguas más tranquilas que las del Mar del Norte. Era poco estable y difícil de maniobrar.

---

[72] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_naval_de_Gravelinas

[73] The Armada Campaign - The Great Enterprise Against England by Angus Konstam. Campaign series 86. Osprey Military

La artillería de los galeones era de poco calibre y de corto alcance ya que la táctica consistía en aproximarse al enemigo, disparar a tocapenoles todo el armamento y abordarlo. Así, el combate cuerpo a cuerpo definía la situación.

Los españoles, al no confiar en su artillería llevaban poca munición, Agotándola antes del término de las acciones.

Batalla de las Gravelinas[74]

Aunque en aquella época no se comprendiera totalmente, la influencia de esta campaña en la estrategia y la táctica navales fue profunda y de ella emergieron gradualmente principios y procedimientos que se usarían posteriormente, hasta la aparición del buque a vapor.

1. Las operaciones demostraron la importancia de las bases navales en el control del mar.
2. El ataque de Drake a Cádiz demostró la efectividad de la acción sorpresiva contra las bases enemigas en comparación al enfrentamiento en la mar.
3. La importancia práctica de la derrota española es que desapareció el mito de su superioridad y que se demostró la potencialidad que adquiere una Armada que conoce y domina sus propias aguas territoriales. La infantería española siguió siendo invencible en tierra, pero su poderío marítimo quedó en decadencia.

La importancia histórica de la derrota reside en que marcó el inicio del Imperio Británico al traspasarse a Inglaterra el prestigio perdido por España. Nacía un imperio de océanos que iba a subsistir por más de 300 años. Inglaterra comprendió que su verdadera defensa estaba en su flota.

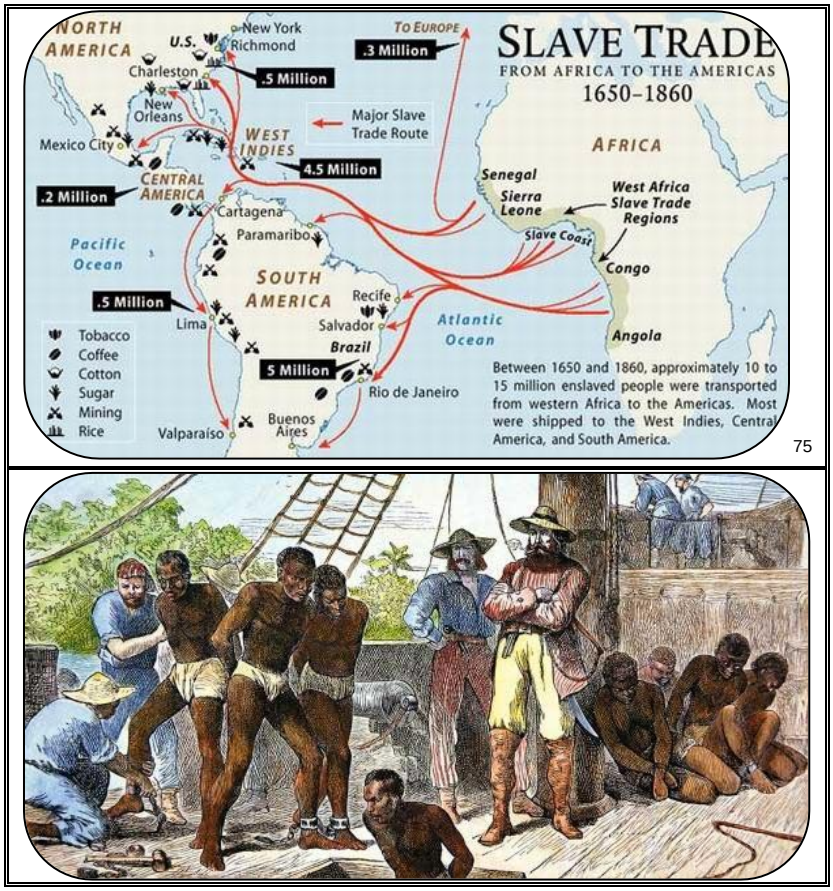
Francis Drake atacando la Armada Española

La mal llamada “Armada Invencible” ha sido usada para escribir la leyenda negra de España de la época. Poco nada se cuenta de las expediciones inglesas posteriores contra España, Portugal o las colonias españolas en el Caribe, donde en la mayoría de los casos fueron los españoles los que resultaron victoriosos.

[74] The Armada Campaign - The Great Enterprise Against England by Angus Konstam. Campaign series 86. Osprey Military

COMERCIO DE ESCLAVOS

Entre 1526 y 1870 se produjo un comercio de esclavos que alcanzó una cifra global de 10 millones de personas, sacadas de su medio en el África y enviadas a otros lugares del mundo para satisfacer la demanda de mano de obra existente en la época. Los principales destinos de los esclavos fueron:



75

El problema de la esclavitud radicó en que se asumía que era una iniciativa económica para suplir la falta de mano de obra, ya que los indígenas americanos eran protegidos, aunque no muy eficientemente, por las leyes de Indias. Para justificar esta explotación, que existía desde los tiempos más remotos de la humanidad, se llegó a determinar que la gente de raza negra no eran seres humanos y carecían de alma, por lo que era lógico que alguien lo poseyera como propietario, al igual como ocurre con los animales domésticos.

Brasil	38%
Colonias francesas en América	17%
Colonias inglesas en Caribe	17%
Territorio español en América	16%
Colonia inglesa en NA. y USA	4%
Colonia holandesa en América	5%
Europa	2%
Indias Occidentales Danesas	1%

Recién a mediados o fines del siglo XIX la inhumana esclavitud dejaría de existir en el mundo occidental.

75 https://blog.richmond.edu/livesofmaps/2014/11/11/map-of-the-week-slave-trade-from-africa-to-the-americas-1650-1860/

Referencias

- -Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos XXI, XXII, XXVI y XXVIII hasta página 236.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- Lepanto 1571. The Greatest battle of the Renaissance. Angus Konstam. 2003 Osprey Publishing Ltd.
- The Armada campaign, The great enterprise against England. Angus Konstam. 2001 Osprey Publishing Ltd.

Enlaces de Interés

- Colón: https://www.youtube.com/watch?v=Ja27gtTtXvU
- Colón: https://www.youtube.com/watch?v=J-_YFi0gDxE
- Magallanes: https://www.youtube.com/watch?v=5phnr6dwGu4
- Magallanes: https://www.youtube.com/watch?v=lcUDrLn3klY
- Magallanes: https://www.youtube.com/watch?v=BFIx0o9Dr2Y
- Lepanto: https://www.youtube.com/watch?v=WPLXaZzIwEw&t=336s
- Lepanto: https://www.youtube.com/watch?v=evhqEGaDLH8
- Lepanto: https://www.youtube.com/watch?v=Eosx9vD9Gf8
- Lepanto: https://www.youtube.com/watch?v=ou-Fnkc3vJo
- La batalla de Lepanto, la humillación de Don Juan de Austria al Imperio otomano. http://www.abc.es/historia/abci-batalla-lepanto-humillacion-juan-austria-imperio-otomano-201610070157_noticia.html
- Armada Española: https://www.youtube.com/watch?v=ADRhT2vW_xI
- Armada Española: https://www.youtube.com/watch?v=lguStmisyMg
- Armada Española: https://www.youtube.com/watch?v=B7IsncJAotg

CAPÍTULO 04 LA GUERRA EN EL MAR ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII.

Situación Histórica

Después de la era de los descubrimientos los países de Europa se enfrentaron entre sí durante casi dos siglos por las rivalidades que imponía el ámbito comercial.

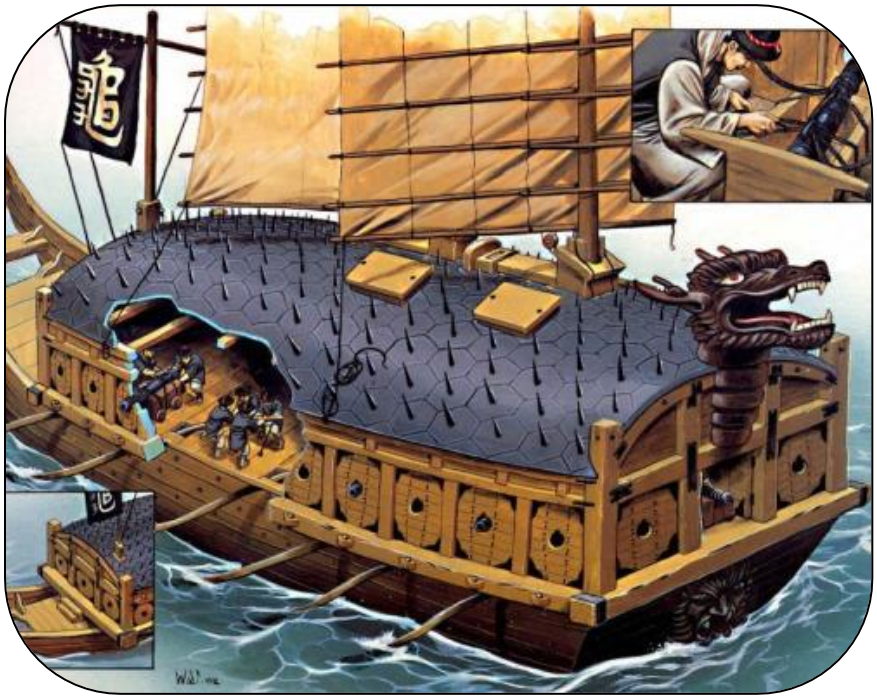
Se desarrollaron poderosas Armadas y la guerra de corso adquirió mayor importancia.

Las principales potencias durante este período fueron los Países Bajos, Gran Bretaña y Francia, que se turnaron en alianzas y en tener superioridad sobre el resto. Otros países de menor poder naval también participaron con sus medios mediante las alianzas que les eran favorables con alguno o algunos de los más poderosos, como fue el caso de España.

El disputar con las armas la supremacía en las áreas de influencia ha sido factor común a lo largo de la historia.

ACCIONES NAVALES EN ORIENTE

El Buque Tortuga



Buque Tortuga de Corea [76]

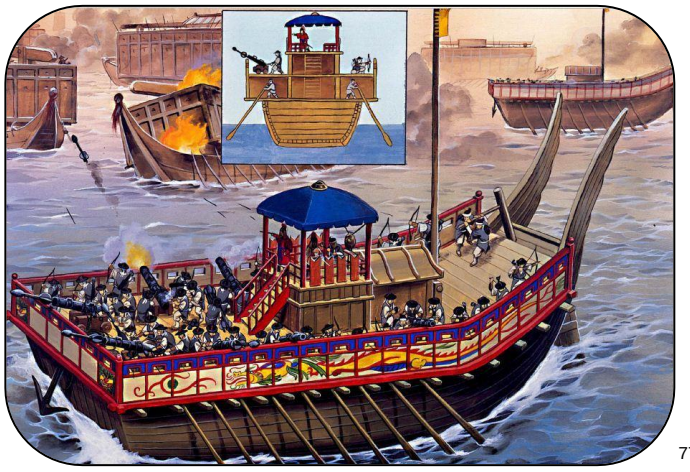
Durante el período en que Japón mantuvo invadido Corea, a fines del siglo XVI, destacó como un héroe nacional el Almirante Yi Sun-Shin quien, en 1592, derrotó a una flota japonesa más poderosa dispersando el convoy que escoltaba. La fuerza enemiga estaba formada por 2000 embarcaciones de diferentes tamaños con tropas de refuerzo para el ejército invasor de 300.000 hombres que ocupaba Seúl y la parte meridional del país.

El Almirante coreano inventó y utilizó como arma principal una nave a remo y vela como las de la época, pero protegida con una superficie en forma de caparazón de tortuga, armada de largas y fuertes púas y lanzas. A popa iba un espolón a modo de la cola de dicho animal y a proa la representación de la cabeza, por cuya boca arrojaba un chorro de “fuego griego” que quemaba a la nave que se le pusiera por delante. Las flechas japonesas no atravesaban la “caparazón” y ésta impedía el abordaje.

Esta capacidad de sus naves, más el uso inteligente de las características particulares de los canales en los que buscó producir el encuentro, permitió a este Almirante triunfar, aunque a costa de su

[76] https://embarcacionespeculiares.wordpress.com/2016/02/07/el-barco-tortuga-1-la-construccion-de-una-nave-legendaria/

vida, en otra batalla en que enfrentó con 12 de sus buques a los japoneses que tenían 133 de las naves clásicas de la época.



[77]

ACCIONES NAVALES EN OCCIDENTE[78]

Guerra de los Treinta Años (1618–1648). Holanda y España.

A fines del siglo XVI y comienzos del XVII, Holanda mantenía monopolios comerciales y gran influencia política materializada en la operación de la Compañía de las Indias Orientales (1602) con presencia en Indostán (India), Indochina y Malasia, y la Compañía de las Indias Occidentales (Caribe) (1621), entidades a través de las cuales imponía sus privilegios para comerciar y colonizar.

Su flota mercante, la más grande del mundo en esa época, formó generaciones de extraordinarios marinos y consecuentemente una flota capaz de proteger sus intereses.

Su principal oponente era España, que controlaba el cada vez más importante comercio con América.

Se produjeron así diversos enfrentamientos que se sintetizan en:

- Operaciones holandesas de ataque y saqueo en las Palmas de la Gran Canaria, Antillas y demás territorios españoles del Nuevo Mundo (Callao, Castro, Corral).
- Acciones españolas y holandesas de piratería y guerra de corso, atacándose mutuamente sus Líneas de Comunicaciones Marítimas, siendo los más afectados los convoyes españoles.

Enfrentamientos navales, entre los que se destacan:

Batalla de Dunkerque	(18 febrero1639). La flota holandesa derrotó a buques españoles que protegían un convoy con tropas.
Batalla de las Dunas	(21 octubre 1639). El Almirante holandés **Marten Tromp** destruyó a la escuadra española fondeada en

[77] https://embarcacionespeculiares.wordpress.com/2016/02/07/el-barco-tortuga-1-la-construccion-de-una-nave-legendaria/

[78] En esta parte, por haber muchos textos de referencia que lo usan, se usará la expresión “Holanda” en lugar de “Países Bajos” – el nombre correcto. Al igual se empleará el gentilicio “holandés”, aunque el correcto sería “neerlandés”. Por otro lado, en esa época también se le conoció como las Provincias Unidas y también hubo una República de Batavia, etc.

	el Canal de la Mancha. España no se recuperó como potencia marítima después de este desastre en que perdió a su flota. Se estima que de 77 buques españoles fueron hundidos 51 y capturados 14, muriendo 7000 españoles; los holandeses perdieron 10 buques y 1000 hombres.
Batalla de las Dunas	*Batalla de Dunkerque*

Turcos y Venecianos.

En el intertanto, en el Mediterráneo se había mantenido una larga pugna entre turcos y venecianos por el control del mar y la operación de sus respectivas líneas de comunicaciones marítimas, además de las disputas por lugares geográficos que ambicionaban. Tal fue el caso de Creta, en que después de 25 años de lucha Venecia tuvo que cederla a los turcos. Posteriormente, Venecia conquistó el control del mar consolidando su posición con la Batalla de Mitilene (1690) y los encuentros navales de Chio, del Canal de Oro y de Zea.

Suecia - Holanda.

A fines del siglo XVI, Suecia se había constituido en una influyente nación en el área del Mar del Norte e intentó incrementar más su poderío, produciéndose un enfrentamiento naval con Holanda en la **Batalla de Sund** (1658), en que la flota sueca fue derrotada.

GUERRAS ANGLOHOLANDESAS (1652-74)[79]

Apoyo holandés durante las Guerras Civiles Inglesas

Durante las *Guerras Civiles Inglesas*, Holanda había apoyado siempre a uno de los pretendientes, así durante la *Primera Guerra Civil*, enviaron al príncipe Ruperto del Rin con hambres y armas contra el Parlamento. Durante la *Segunda Guerra Civil*, el estatúder holandés Federico Enrique había dado un gran apoyo financiero y militar a Carlos I de Inglaterra, con quien tenía estrechos vínculos familiares, y con frecuencia había estado a punto de intervenir con su poderoso ejército. Cuando Carlos fue decapitado, los holandeses se indignaron con el regicidio.

Durante la *Tercera Guerra Civi*l prestó apoyo al príncipe Ruperto y a sus buques contra el Parlamento, así como daba apoyo al sucesor Carlos II.

Como consecuencia, Oliver Cromwell consideraba a la República Holandesa como un enemigo. Sin embargo, la Commonwealth y la República Holandesa tenían muchas cosas en común: eran republicanos y protestantes. Después de la muerte de Federico Enrique, su hijo, el estatúder Guillermo II de Orange, intentó cumplir las aspiraciones monárquicas que su padre había fomentado estableciendo una dictadura militar. Los Estados de Holanda luego hicieron propuestas a Cromwell, buscando su apoyo contra Guillermo, sugiriendo vagamente que la provincia de Holanda podría unirse a la Commonwealth.

Ascenso al poder naval de las Provincias Unidas

Los holandeses en 1602 habían creado la *Compañía Holandesa de las Indias Orientales* (VOC), expandiendo su comercio al sureste Asiático. Le concedieron un monopolio de 21 años para realizar actividades comerciales en Asia. Fue la primera corporación multinacional en el mundo y la primera compañía que publicaba sus ganancias. Además, la VOC poseía poderes cercanos a los de un gobierno: incluyendo la potestad de declarar la guerra, negociar tratados, acuñar moneda y establecer colonias. Comenzando un conflicto con los portugueses y la *Compañía Británica de las Indias Orientales* (WIC) que trataban de controlar el mercado de las especias. La VOC llegó a disponer de su propio ejército, que estaba formado por 10.000 hombres y 40 buques de guerra, por no hablar de una flota comercial de 150 buques y una plantilla de 50.000 personas a su servicio.

Salida de los buques Hoorn y Eendracht del puerto de Hoorn en 1615 bajo el mando de Willem Schouten y Jacob Le Maire para dirigirse a las Indias Orientales.

Con el corte del Camino Español en 1637, la ruta atlántica se convirtió en la principal vía de la monarquía hispánica para enviar hombres y recursos a Flandes, lo que hizo tomar al escenario naval un cariz predominante.

[79] https://arrecaballo.es/edad-moderna/guerras-anglo-holandesas-1652-74/

En febrero de 1637, el Imperio español seguía siendo la mayor potencia naval, el almirante Miguel de la Horna zarpó de Dunkerque con 6 galeones y 2 fragatas, cruzaron el Canal de La Mancha. Avistaron sobre el cabo Lizard (situado en Cornualles o Cornwall en Gran Bretaña) una flota de 28 naos holandesas y 16 inglesas que estaba escoltada por 6 galeones de guerra, los anglo-holandeses fueron derrotados en la *batalla del cabo Lizard* y la mayoría de los mercantes capturados.

En 1638 el conde-duque de Olivares proyectó golpear decisivamente a las Provincias Unidas, julio de 1639 Olivares movilizó la mayor concentración de poder naval español desde la *Armada Invencible*. 23 galeones y 1679 hombres de mar salieron de Cádiz al mando del almirante Antonio Oquendo para unirse en La Coruña a los 73 navíos del vicealmirante Lope de Hoces, con las flotas de Dunkerque, de Galicia y de Portugal. En total se reunieron 77 buques de guerra y 55 transportes, de los cuales 12 eran ingleses contratados.

Maarten Tromp y Witte Corneliszoon de Witt fueron nombrados ese mismo año, respectivamente, teniente-almirante y vicealmirante de las Provincias Unidas, pasando a hacerse cargo del bloqueo naval a los Países Bajos Católicos. El 18 de febrero de 1639, Tromp, al frente de 12 navíos, se batió en aguas de Dunkerque con un convoy español integrado por 12 galeones, 3 pinazas y 5 transportes a cargo del navarro Miguel de Horna, que se dirigía a La Coruña a unirse a la armada de Antonio de Oquendo. El navarro perdió 3 de sus galeones y se vio obligado a regresar a Dunkerque.

El 21 de octubre de 1639, en la *batalla de las de las Dunas* (the Downs), en la costa del condado de Kent, en Inglaterra, el almirante holandés Maarten Harpertszoon Tromp destruyó o apresó la práctica totalidad de la flota española al mando de don Antonio de Oquendo; de los buques que consiguieron romper el bloqueo, muchos quedaron severamente dañados. España, comprometida en la *guerra de los Treinta Años*, no estaba en condiciones de reconstruir su dominio naval. La lucha por el comercio continuó entre las fuerzas holandesas y de las de Dunkerque. Las operaciones en los Países Bajos habían dejado a las fuerzas y finanzas españolas de los Habsburgo en una situación precaria. Los holandeses, los ingleses y los franceses aprovecharon rápidamente la debilidad y se hicieron con algunas de las pequeñas posesiones de las islas españolas en el Caribe. Pero, con mucho, los peores efectos para España fueron las mayores dificultades que tuvo que sufrir para mantener su posición en el sur de los Países Bajos. En cambio, la armada holandesa pasó a ser la mayor potencia naval, ya que Inglaterra estaba inmersa en las *Guerras Civiles*.

La *Paz de Münster* en 1648 y el ansiado reconocimiento de la independencia de las Provincias Unidas que conllevó no hicieron sino redoblar el franco abandono de las fuerzas navales neerlandesas. Tromp y otro almirante, su viejo rival Witte Corneliszoon de With, trataron de abrir los ojos al gobierno republicano, ambos en vano. La inexistencia de una amenaza para el comercio naval comercial del país en forma de piratas, corsarios o armadas de guerra enemigas disuadió a la República Holandesa de invertir cantidades respetables de dinero para mantener la flota.

Guerra comercial

La disparidad entre el comercio y transporte naval entre Inglaterra y las Provincias Unidas holandesas estaba creciendo: primero, porque el sistema de comercio y transporte inglés se basaba en aranceles; mientras que el sistema de comercio holandés se basaba en el libre comercio sin aranceles y tarifas. Por lo tanto, los productos holandeses serían menos costosos y más competitivos en el mercado mundial que los productos ingleses. Por ejemplo, un comerciante de lana inglés que negociaba en gran parte en los puertos de América de habla inglesa se quejaba en 1651 de que, aunque sus buques ingleses llevaban tejidos de lana a América para venderlos, podían regresar de los puertos estadounidenses con entre 4.000 y 5.000 bolsas de paño de lana sin vender. Los buques holandeses, por otro lado, dejarían los puertos estadounidenses con apenas 1.000 bolsas de tela de lana sin vender. Debido a esta disparidad, el comercio inglés con sus mercados tradicionales en el Báltico, Alemania, Rusia y Escandinavia se estaba marchitando.

El final de la *guerra de los Treinta Años* (1618-48), y el final de la *guerra de Flandes o los Ochenta Años* (1568-648) que supuso la independencia holandesa de España, significó un levantamiento de los embargos españoles de la costa y la navegación holandesas. Esto se tradujo en precios más baratos para los productos holandeses debido a una fuerte caída apoyada en los costos de flete holandeses y las tasas de seguro marítimo holandés. Además, con las relaciones normalizadas entre España y las Provincias Unidas holandesas, el comercio entre los dos países se reanudó casi de inmediato. Mientras tanto, el comercio inglés con España todavía era limitado.

La era del mercantilismo produjo una feroz competencia por el control de los mercados internacionales, control que, según los principios de esa doctrina económica, no podía conseguirse sino a través de la liquidación de los competidores extranjeros. En el caso de Inglaterra, el enemigo era Holanda, que monopolizaba el transporte naval en todos los ámbitos comerciales de interés para los británicos. Tras el triunfo de la revolución inglesa en 1.649, los gobiernos de la República y el Protectorado pusieron en marcha un proyecto político de tipo mercantilista destinado a crear un verdadero entramado imperial entre Inglaterra y sus colonias, o sus posibles áreas de expansión, allende los mares. Ello implicaba el enfrentamiento con los holandeses, quienes dominaban los mercados ultramarinos gracias a su superioridad naval.

La influencia que, desde el período de la República, ejercieron sobre el gobierno inglés las oligarquías comerciales representadas por las Compañías Británicas de Indias Orientales y Occidentales; interesadas en la ruptura inmediata del monopolio holandés sobre el comercio con las Indias Orientales y el Báltico, llevó a Inglaterra a violar su tradicional alianza protestante con los Países Bajos. En un primer momento, el gobierno británico (aprovechando la crisis interior que sufría Holanda debido a la guerra entre el gran pensionario, Jan van Oldenbarnevelt y el estatúder, Guillermo de Orange-Nassau), intentó atraerse a los holandeses ofreciéndoles una alianza que apenas escondía sus pretensiones de hegemonía. En marzo de 1651, Cromwell envió a la Haya, sede de los Estados Generales de la República holandesa, una delegación diplomática encabezada por el jefe de justicia, Oliver Saint John, y Walter Strickland, antiguo embajador inglés en el país; que propusieron a los Estados Generales la creación de una confederación entre las dos grandes potencias marítimas protestantes. Así se produciría un reparto de las esferas de influencia comercial en el orbe sin que se desatara un conflicto entre ambos países. El ambicioso proyecto no prosperó, ya que se impusieron las rivalidades comerciales y la influencia de los príncipes de Orange, partidarios declarados de la monarquía inglesa destronada.

El gobierno holandés desestimó esta alianza, que entrañaba el riesgo de comprometer sus intereses comerciales y la amenaza de convertir al país en un satélite de Inglaterra. Esta negativa señaló el primer punto de ruptura política entre ambas naciones.

Buque mercante holandés atacado por dos buques ingleses fuera de La Rochelle. Autor Cornelis Claesz van Wieringen, National Maritime Museum, Greenwich, London

La política de los gobiernos republicanos puso en primer término los intereses comerciales frente a la política europea que había dominado hasta entonces, lo que se tradujo, desde 1651, en la aprobación de una serie de medidas que protegían el comercio británico. Se fomentó la construcción naval (que había tomado un fuerte impulso durante la guerra civil), con el fin de romper la dependencia del transporte holandés en la importación de mercancías, y se aprobaron diversas ordenanzas para garantizar el monopolio del comercio con las colonias.

En 1651 el Parlamento aprobó la *Primera Acta de Navegació*n, que imponía el monopolio de la flota mercante inglesa sobre las importaciones extranjeras y prohibía la intervención de intermediarios no ingleses en el transporte y venta de la producción colonial. El Acta establecía que todas

las importaciones con destino a Inglaterra procedieran directamente de su país de origen o de su primer punto de embarque; que todos los productos de Asia, África y América fueran transportados exclusivamente en buques con bandera británica o de sus colonias, capitaneados por ingleses o con tripulación de mayoría inglesa. Además, ponía en vigor medidas encaminadas a instaurar el monopolio sobre la pesca en el mar del Norte y el comercio de cabotaje en las costas británicas. Mediante esta legislación, el gobierno británico pretendía convertir a Inglaterra en base de reexportación obligatoria para los productos coloniales, lo que desplazaría el centro del comercio ultramarino mundial de Ámsterdam a Londres. Esto significaba no solo era una agresión directa hacia los intereses holandeses, sino una verdadera revolución comercial.

Trabajos en un puerto inglés siglo XVII. A la izquierda un buque holandés, al fondo un buque de guerra inglés de la escuadra roja. Autor Jacob Knyff, National Maritime Museum, Greenwich, London

El primer ámbito de enfrentamientos fue el Báltico, de cuyo rico comercio de cereales y materias primas dependía en buena medida Inglaterra. Holanda había accedido al control comercial sobre esta zona a partir de diversos tratados firmados con los países escandinavos desde 1648. Los ingleses hostigaron sin tregua a la flota mercante holandesa que navegaba por aguas bálticas, capturando cuantas naves pudieron.

Sin embargo, pronto se hizo evidente que el *Acta de Navegación* de 1651 no respondía a una política realista, ya que la flota inglesa carecía de capacidad suficiente para hacerse cargo del volumen total de sus importaciones.

La política de construcción naval inglesa

Los ingleses, tras acabar la guerra, dirigieron su atención a la marina, en 1649 se nombraron comisionados navales por el Parlamento en febrero de 1649, se trataba de hombres laboriosos, concienzudos y honestos que se hicieron cargo eficientemente de las tareas administrativas. Fue suprimido el cargo monárquico de *lord alto almirante* (*Lord High Admiral*), cargo que fue encomendado a tres oficiales del *Ejército Nuevo Modelo*: Edward Popham, Richard Deane, y Robert Blake, que recibieron el rango de generales del mar "*General-at-Sea*". De los tres, solo Popham tenía alguna experiencia naval. Deane y Blake eran esencialmente oficiales del ejército terrestre que no habían puesto un pie en un buque en su vida. El caso de Blake, que pisó por primera vez la cubierta de un navío a los 50 años, se convertiría en uno de los mejores comandantes navales británicos de la historia.

Se les unirían George Monck, en 1652; William Penn, en 1653; y Edward Montagu, en 1654. Penn había comandado un buque a los 23 años. Monck y Montagu eran, como los demás, oficiales del Ejército Nuevo Modelo sin experiencia naval. Sin embargo, no tardaron en aprender el oficio combatiendo a la flotilla corsaria realista del príncipe Ruperto del Rin, primero en el Canal de la Mancha, después a lo largo de la costa portuguesa, y finalmente en las Indias.

En el campo del diseño y la construcción los ingleses hicieron grandes avances, reflejados en el «*Sovereign of the Seas*«, un buque que desplazaba 1.100 toneladas y montaba 120 cañones en tres cubiertas, construido en 1637 que sería el germen de los futuros navíos de línea; otro buque importante sería el *Constant Warwic*k (32 cañones y 350 toneladas), construido en 1645 por Peter Pett y contratado luego comprado por la armada parlamentaria, era un buque muy rápido de tres cubiertas que sería el precursor de la fragata.

Otro avance considerable fue la estandarización de las clases de naves de guerra en 6 clasificaciones distintas en función de la tripulación y los cañones. La clasificación, sin tener en cuenta el tonelaje, era la siguiente: *primera clase* de 80 cañones en adelante; *segunda clase* entre 52 y 80 cañones; *tercera clase* entre 44 y 52; *cuarta clase* entre 32 y 53; y *quinta clase* de 12 a 32. Como *sexta clase* se clasificó para las embarcaciones menores. Aparte de la mejora en el diseño, hay que añadir la mejora en las condiciones de vida y las pagas de los marineros, que sería uno de los cimientos fundacionales de la futura armada británica.

En 1651, gracias al trabajo de los astilleros ingleses, Cromwell contaba con 41 buenos navíos de guerra. Los astilleros gubernamentales, a decir verdad, apenas se expandieron en la década anterior, pero hay que tener en cuenta que una parte significativa de la construcción se efectuaba en astilleros privados. Como prueba de los ecos que alcanzó su creciente poderío naval, en 1652, poco antes de que comenzara la guerra; el embajador español en Inglaterra notificaba secretamente a los ministros de Madrid que la armada de Cromwell había aventajado en poder a la holandesa, y que, en consecuencia, sería muy conveniente tener cuidado con ella.

La política de construcción naval holandesa

Puerto de Ámsterdam siglo XVII. Autor Reinier Nooms, High Museum of Art, Atlanta

Diez años después de la *batalla de las Dunas*, la armada holandesa era en apariencia la más poderosa del mundo. Tan solo la marina mercante ponía poner en pie de guerra cerca de 170.000 marineros, a los que había que añadir varias decenas de miles de marinos expertos procedentes de las vastas flotas pesqueras holandesas. En realidad, sin embargo, el mantenimiento había decaído alarmantemente, y hacia 1650 la flota se componía básicamente de navíos mercantes armados, más que de buques de guerra construidos expresamente para fines militares. Esto suponía una seria desventaja: las naves comerciales, de fondo plano, tenían mayores dificultades que las militares para penetrar en los poco profundos puertos holandeses. Se trataba, en resumen, de una armada capaz todavía de escoltar convoyes y perseguir corsarios, pero no de una flota de guerra.

Se daba, además, una importante deficiencia estructural: no existía una armada holandesa en sí, sino que había cinco almirantazgos provinciales; el de Ámsterdam, el de Holanda, el de Frisia, el de Róterdam y el de Zelanda, cada uno de los cuales mantenía una flota con sus propios medios. Los buques de estos cinco almirantazgos contaban con el apoyo, en determinados casos, de poderosas flotas mercantes armadas propiedad de la *Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales* (la VOC), la de las Indias Occidentales, u otras compañías mercantiles. Había ciudades, además, que mantenían pequeñas flotas (*directieschepen*), para escoltar sus naves municipales en convoy.

Conscientes de que el estallido del conflicto era inminente, los Estados Generales trataron de invertir las tornas a toda velocidad. La revitalización de la marina fue un proyecto personal del *gran pensionario* de Holanda, Johan de Witt, que autorizó, a principios de 1652, la construcción de 226 buques de guerra (la República disponía en ese momento de 76). Pese a lo abultado de la cifra, apenas tres de estos navíos habían sido completados cuando comenzó la guerra. Peor aún: de los navíos existentes ni uno solo montaba más de 50 cañones, de modo que Inglaterra contaba con 14 buques mayores o más artillados. A esta inferioridad cabía añadirle que los cañones ingleses eran generalmente de un calibre superior a los neerlandeses y tenían un alcance mayor. La situación, en resumen, no era demasiado encomiable para la armada holandesa, que a su escasa cohesión interna vería sumarse en los combates contra los ingleses los frutos de la división política de sus efectivos entre los Orangistas, encabezados por Maarten Tromp, y los partidarios del gobierno de la República.

Las Guerras[80].

Durante el siglo XVI, Inglaterra y Holanda se mantuvieron unidos en contra de España que ejercía una fuerte presión en el aspecto religioso y comercial, además de tener sometida a Holanda, como parte de los Países Bajos. También la naciente flota holandesa había cooperado a los ingleses a derrotar a la Armada Española (La mal llamada “Invencible Armada”).

Sin embargo, ambos países empezaron a competir en forma cada vez más dura en el ámbito comercial culminando esta situación con el **“Acta de Navegación” de Cromwell,** que permitía sólo la participación de buques ingleses en el comercio marítimo de Inglaterra o de sus colonias, lo que afectó económicamente a Holanda (1651).

También Inglaterra impuso, a través de sus buques de guerra, el saludo de toda unidad extranjera a su pabellón, como una muestra de reconocimiento a su supremacía en el mar. Se dice que en el palo mayor del buque insignia inglés se ponía un látigo, queriendo decir que eran los amos del mar.

La situación de crisis conducida por Inglaterra para obtener el Control del Mar fue escalando y la tendencia natural de los hechos debía conducir a un enfrentamiento ya que difícilmente los holandeses se subordinarían a su adversario.

[80] Ver nota anterior

Primera Guerra (1652 - 1653)

El pretexto para iniciar esta guerra lo tuvieron los ingleses cuando el 28 de mayo de 1652 el Almirante inglés **Blake** con su escuadra exigió al Almirante holandés Marten **Tromp**, fondeado con sus unidades en el Canal Inglés cerca de Dover, que cumpliera con el saludo al pabellón como estaba dispuesto. Cuando el holandés se negó, fue conminado con un tiro de advertencia, a lo que éste respondió con una andanada de su buque insignia, iniciándose un combate, de una guerra no declarada, que duró cinco horas y que se denominó la Batalla de Dover. Se produjeron, meses después, los siguientes enfrentamientos en el mar:

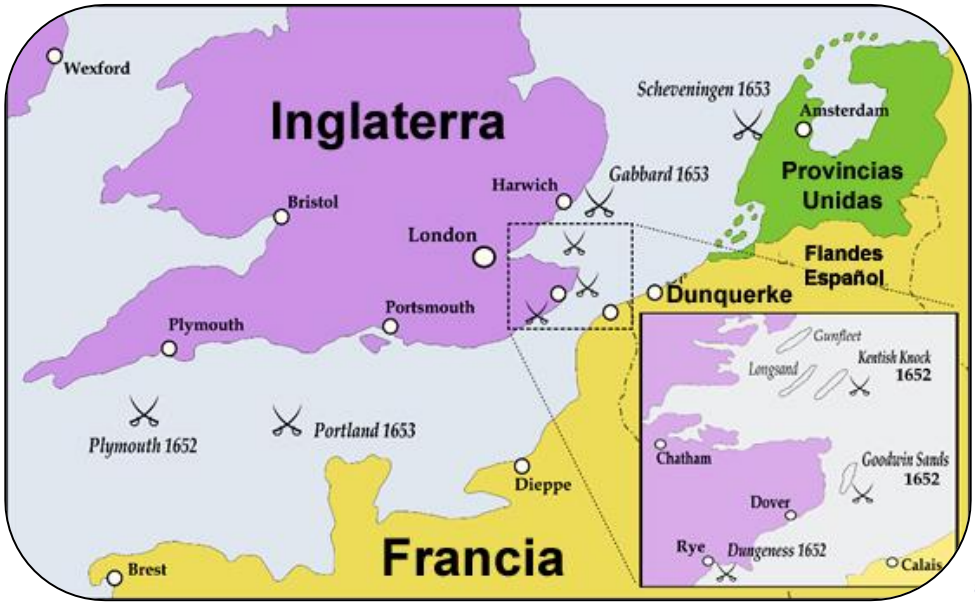
Kentish Knock	(8 octubre 1652 vence el Almirante inglés Blake). La victoria convincente que el Parlamento inglés ordena que todos los buques mayores de la flota quedaran en reserva durante el invierno; mientras que los holandeses, al contrario, mantienen su flota en servicio activo operativo. *Batalla de Kentish Knock*[81]
Dungeness	*(10 diciembre 1652), el Almirante holandés, Marten Tromp, se presenta al combate con 100 buques contra al Almirante Blake que tenía sólo 40. Los ingleses fueron derrotados y de esa época viene la historia que el Almirante Tromp ordenó poner en el tope del palo mayor del buque insignia una escoba, significando que "había barrido a los ingleses de los mares". Efectivamente, los holandeses tomaron momentáneamente el control del mar en el Canal de la Mancha. El Almirante Blake renunció, pero se le mantuvo en su cargo por su gran capacidad y prestigio, asignándosele la responsabilidad de perfeccionar las tácticas de combate.*

Otros enfrentamientos de la Primera Guerra Angloholandesa:

Batalla de Portland	*(28 febrero al 02 marzo 1653), el Almirante Blake, con 76 navíos de combate, intercepta al Almirante Tromp con una escuadra similar dándole cobertura a un convoy de 150 mercantes que navegaba por el Canal Inglés. Durante 3 días lo acosa logrando destruir 19 buques de guerra y 35 transportes. Este enfrentamiento no muestra maniobras tácticas y devuelve a los ingleses el control del Canal de la Mancha.*
Batalla de Gabbard Bank (o North Foreland)	*(12 junio 1653): Los Almirantes ingleses Monk y Blake utilizaron el poder de fuego superior y evitan que los holandeses se acerquen a sus unidades, logrando la pérdida de 20 buques holandeses y la captura de 1300 prisioneros. Inglaterra sólo perdió 126 hombres que son capturados. Comienza a aplicarse la formación en línea de batalla, aunque todavía sin una buena organización. Los holandeses aceptaron establecer la paz, pero los ingleses exigieron términos inaceptables por lo que se reinicia la guerra.*
Batalla de Scheveningen (o 1ª Batalla de Texel)	*(10 agosto 653): Dos flotas, de aproximadamente 100 buques cada una, combaten durante todo el día siendo derrotados los holandeses y muere el Almirante Tromp.* *Esta vez Holanda (y las Provincias Unidas) aceptan los términos de paz, que habían sido moderados por los ingleses.*

En septiembre de 1656, Inglaterra capturó un convoy español cargado con 2 millones de piastras de oro y plata, que navegaba a la altura del Cabo San Vicente.

[81] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Kentish_Knock



82

Segunda Guerra (1665 - 1667)

Era común escuchar en Inglaterra, previo a 1665, la rima popular que hacía ver la necesidad de combatir a los holandeses para recuperar el comercio: "*Hacer la guerra con los holandeses y mantener la paz con España, entonces tendremos dinero y comercio nuevamente*".

Como Holanda, a su vez, estaba decidida a proteger sus intereses comerciales, se produjeron nuevamente enfrentamientos que iniciaron la 2ª guerra con los ingleses, en la que Francia fue aliada de Holanda.

Batalla de Scheveningen[83]

Aunque la guerra se inició en marzo 1665, con anterioridad se habían producido enfrentamientos en el África Occidental, los ingleses habían expulsado a los holandeses de Nueva Ámsterdam refundada como New York y habían atacado un convoy holandés que navegaba el Estrecho de Gibraltar.

Pese a que, la batalla de Lowestoff (3 junio 1665) produjo la pérdida de 31 buques a Holanda, los ingleses tuvieron dificultades para mantener en servicio una flota que protegiera sus costas y esto permitió al almirante holandés de Ruyter operar en octubre de 1665 en el estuario del Támesis sin oposición. A contar de 1665 se dispuso definitivamente el uso de la línea de fila para combatir por parte de la armada británica.

En enero 1666, Francia declaró la guerra a Inglaterra, pero mantuvo inicialmente su flota fuera de acción, no apoyando a sus aliados.

---

82 https://arrecaballo.es/edad-moderna/guerras-anglo-holandesas-1652-74/primera-guerra-anglo-holandesa-1652-54-operaciones-1652/

83 Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com Warships of The Anglo-Dutch Wars 1652–74

Sobrevino la Batalla de los “Cuatro Días” (11 a 14 junio 1666) en el Paso de Calais, en la que se hunden o capturan 17 buques ingleses, contra 6 de holandeses. Las bajas fueron 5000 muertos y 3.000 prisioneros para los ingleses y 2.000 muertos para los holandeses.

La reparación de la flota inglesa al mando del Almirante Monk, fue postergada por falta de recursos, permitiéndole nuevamente a de Ruyter incursionar en el Támesis.

El 15 agosto 1666 se produjo la Batalla del Día De San James, en que el Almirante de Ruyter fue derrotado. Los ingleses atacaron a un convoy holandés y destruyen 150 buques mercantes que habían recalado al Mar del Norte, procedente de las Indias Orientales. Esta acción afectó fuertemente al comercio holandés.

Batalla de los “Cuatro Días”[84]

A principios de 1667 ambos países iniciaron las conversaciones de paz en Breda, en términos que no convenían a Holanda por lo que el 21 junio 1667 el Almirante de Ruyter entró con sus fuerzas ligeras en Medway atacando las instalaciones inglesas y desembarcando tropas para intentar conquistar Sheerness y Chatham, lugar este último en que estaba ubicado un importante astillero al que desmantelaron y en el que capturaron el “Royal Charles”, navío inglés de 90 cañones.

Terminaron ahora las conversaciones de paz en términos más favorables para Holanda, tal como lo había pensado de Ruyter. Como experiencia de esta guerra, Inglaterra modificó la organización de su Armada conformando su política naval que duraría los próximos 150 años.

Tercera Guerra (1672 - 1673):

En esta oportunidad Francia fue aliada de Inglaterra. Esta guerra, también fue sangrienta y disputada. Asimismo, la captura del “Royal Charles” era una viva ofensa en las mentes inglesas, quienes, haciendo uso nuevamente de la imposición de saludar a su pabellón, iniciaron el conflicto al disparar contra buques de Holanda que se negaron a saludarlos.

Batalla de Sole Bay	*(7 junio 1672): Los holandeses atacan a los aliados que estaban haciendo agua en Sole Bay sin poder sorprenderlos ya que alcanzaron a zarpar de emergencia para enfrentar en la mar al enemigo. Ambos bandos se declararon vencedores en la batalla en que se midieron 101 buques aliados contra 91 de la flota de De Ruyter. Fue incendiado el navío inglés de 100 cañones “Royal James” (buque insignia).*
Batalla de Schooneveld	*(7 junio 1673): ingleses y franceses atacaron al Almirante holandés. Se lanzaron 80 navíos (27 franceses) contra el enemigo, pero vencieron los holandeses con sus 52 unidades.* *Durante el combate el Almirante francés murió en su puesto de mando. Los intentos por destruir las naves holandesas con brulotes fracasaron por la efectividad de su artillería, que los hundió a distancia.*
Batalla de Texel	*(21 agosto 1673): El Almirante de Ruyter navegó delante del enemigo durante varios días, haciendo evoluciones con sus 75 buques, en una*

[84] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_los_Cuatro_D%C3%ADas

	actitud que no comprendió el adversario. En realidad, el Almirante holandés esperaba un cambio de viento favorable para atacar a los 90 navíos del enemigo, lo que hizo, venciéndolos.

Como consecuencia, la Alianza se rompió y los ingleses hicieron su paz con los Países Bajos. España y otras potencias declararon la guerra a los franceses.

Comentarios

Los principales cambios que produjo esta guerra en la Royal Navy fueron:

1. **Incorporan a soldados a las dotaciones, los que se transformarán en los Reales Infantes de Marina (Royal Marines), también copiando a los neerlandeses.**
2. **Se publicaron Instrucciones de Combate, creándose la línea de fila de batalla, que se aplicó a contar de 1665. Estas normas limitaron muchas veces la iniciativa de los comandantes en la fase inicial del combate.**
3. **Se estandarizaron los buques de la Armada Real, para facilitar su construcción y conducción en batalla. Regulan su construcción, los clasifican de acuerdo con sus cubiertas y cantidad de cañones, etc.**

HOLANDA Y ESPAÑA CONTRA FRANCIA

Firmada la paz con Inglaterra, Holanda aliada con España continuó la guerra contra Francia, enfrentando al Almirante de Ruyter con el Almirante francés Duquesne en el Mediterráneo.

Batalla de Agosta	*(22 abril 1676). Sabiendo el Almirante holandés que su adversario necesitaba abastecerse en Mesina intentó impedírselo, pero su vanguardia fue derrotada recalando el francés a puerto. El día 22 de abril se produjo el encuentro de las flotas (aproximadamente 29 buques cada una), combatiéndose durante varias horas hasta que el buque insignia holandés se alejó del combate por la muerte del Almirante de Ruyter (70 años).*

El 31 mayo 1676 la flota francesa se enfrentó nuevamente con los aliados frente a Palermo (Sicilia). Mediante el hábil uso de brulotes el Almirante Duquesne obligó a holandeses y españoles a romper su formación y buscar protección en las defensas portuarias de Palermo, donde fueron seguidos por los brulotes que finalmente incendiaron los buques y la ciudad. Se perdieron aquí 12 navíos y 6 galeras.

GUERRA DE LOS SIETE AÑOS

Guerra entre Inglaterra y Francia en la que se destaca el Combate naval de Quiberon. (20 noviembre 1759) en el que Francia intenta efectuar una operación de desembarco en Escocia con 20.000 hombres escogidos y en destacamentos escalonados a lo largo de la costa, desde Brest a la desembocadura del Loire.

Para materializar esta operación los franceses debían derrotar a la flota inglesa y así asegurar el desembarco de sus tropas.

Un temporal afectó a la flota inglesa obligándola a protegerse en Plymouth dando la oportunidad de adelantaran la acción contra Escocia, pero la lentitud en tomar sus decisiones no permitió el zarpe a tiempo.

Posteriormente se produjo el combate en el que se enfrentaron la flota inglesa (110 a 120 navíos) al mando del Almirante Hawke y la francesa (75 navíos) con el Almirante Conflans, siendo derrotada la francesa y quedando imposibilitada de atacar a Escocia.

Guerra del Asiento[85]

La Guerra del Asiento es parte de la Guerra de sucesión austríaca[86] que transcurre del16 de diciembre de 1740-18 de octubre de 1748. La historiografía inglesa la denominas **War of Jenkins' Ear** debido al episodio considerado casus belli: el apresamiento frente a las costas de Florida por el guardacostas español La Isabela del navío británico Rebecca, comandado por Robert Jenkins, en 1731.

[85] https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_del_Asiento
[86] https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_de_sucesi%C3%B3n_austr%C3%ADaca

Guerra de la Sucesión Austriaca

La Batalla de Fontenoy por Pierre L'Enfant. Óleo sobre lienzo

La guerra de sucesión austríaca (1740-1748) también conocida como guerra de la Pragmática o guerra de la Pragmática Sanción, fue un conflicto bélico que involucró a la mayoría de las potencias de Europa sobre el tema de la sucesión de la archiduquesa María Teresa en la Monarquía de los Habsburgo. La guerra incluyó eventos periféricos como la guerra del rey Jorge, en la América británica, la guerra del Asiento (que comenzó formalmente el 23 de octubre de 1739 en el Caribe), la Primera Guerra Carnática, en la India, la Rebelión jacobita de 1745, en Escocia, y la Primera y segunda guerra de Silesia. Además de la guerra Ruso-Sueca 1741-1743.

La causa de la guerra fue la alegada inelegibilidad de María Teresa para suceder a su padre Carlos VI en las diversas coronas que ostentaba, porque la ley sálica impedía la herencia real de una mujer. Esta iba a ser la justificación clave de Francia y del reino de Prusia, junto con el Electorado de Baviera, para desafiar al poder de los Habsburgo. María Teresa fue apoyada por el reino de Gran Bretaña, la República Holandesa, el reino de Cerdeña y el Electorado de Sajonia.

España, que desde 1739 libraba con Gran Bretaña la guerra del Asiento por el control de las colonias y el comercio con la América Española, entró en la guerra en el continente para restablecer su influencia en el norte de Italia, revirtiendo aún más el dominio austríaco sobre la península italiana que se había logrado a expensas de España como consecuencia de la guerra de sucesión española a principios del siglo XVIII (1701-1713).

La guerra terminó con el Tratado de Aquisgrán (**Aachen)** en 1748, mediante el cual se confirmó a María Teresa como archiduquesa de Austria y reina de Hungría, pero Prusia mantuvo el control de Silesia. Sin embargo, la paz pronto se rompió cuando el deseo de Austria de recuperar Silesia se entrelazó con la agitación política en Europa, que culminó en la guerra de los Siete Años (1756-1763).

Guerra del asiento o War of Jenkins' Ear

Fecha	1739-1748
Lugar	Tierra Firme, Cuba, Santo Domingo Florida, Georgia, Carolina del Norte Océanos Atlántico y Pacífico
Resultado	*Statu quo ante bellum*
Consecuencias	Tratado de Aquisgrán

Beligerantes	
Reino de Gran Bretaña	Reino de España
• +30.000 bajas • 407 naves	• 11.000 marineros muertos, heridos o prisioneros • 24 buques de guerra (17 navíos de línea y 7 fragatas)

Guerra anglo-española de 1727–1729	**←Guerra del Asiento→**	Guerra anglo-española de 1761-1763

La **guerra del Asiento** fue un conflicto bélico que duró de 1739 a 1748, en el que se enfrentaron las flotas y tropas de Gran Bretaña y del Imperio español principalmente en el área del Caribe. Por el volumen de los medios utilizados por ambas partes, por la enormidad del escenario geográfico en el que se desarrolló y por la magnitud de los planes estratégicos de España y Gran Bretaña, la guerra del Asiento puede considerarse como una verdadera guerra moderna.

La acción más significativa de la guerra fue el sitio de Cartagena de Indias de 1741, en el que fue derrotada una flota británica de 186 naves y casi 27 000 hombres a manos de una guarnición española compuesta por unos 4000 hombres y seis navíos de línea.

Durante la contienda, dada la enorme superioridad numérica y de medios que utilizó Gran Bretaña contra España, resultó decisiva la extraordinaria eficacia de los servicios de inteligencia españoles, que consiguieron infiltrar agentes en la Corte londinense y en el cuartel general del almirante Edward Vernon. El plan general británico, así como el proyecto táctico de la toma de Cartagena de Indias, fueron conocidos de antemano por la Corte española y por los mandos imperiales con tiempo suficiente para reaccionar y adelantarse a los británicos.

Mapa de las operaciones británicas en el mar Caribe durante la guerra del Asiento.

Se conoce también como **guerra de la Oreja de Jenkins** por influencia británica. La denominación empleada por la historiografía inglesa (*War of Jenkins' Ear*) se debe al episodio considerado *casus belli*: el apresamiento frente a las costas de Florida por el guardacostas español *La Isabela* del navío británico *Rebecca*, capitaneado por Robert Jenkins, en 1731. Según el testimonio de Jenkins, que compareció ante la Cámara de los Comunes en 1738, como parte de una campaña belicista por parte de la oposición parlamentaria en contra del primer ministro Walpole, el capitán español Juan León Fandiño, que apresó la nave, ató a Jenkins al mástil de su propio barco y de un certero tajo con su espada le cortó una oreja al tiempo que le decía —según el testimonio del inglés—: «Ve y di a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve», luego lo dejó marchar, después de desarmar y saquear su barco. En su comparecencia, Jenkins denunció el caso con la oreja en un frasco y, al considerar

la frase de Fandiño como un insulto al monarca británico, la oposición forzó al Gobierno a pedir una indemnización de 95 000 libras, a lo que España se negó. Walpole se vio obligado, a regañadientes, a declarar la guerra a España el 23 de octubre de 1739.

En el Caribe el conflicto se conoció como **guerra de Italia**. Este nombre se debe a que, para España, esta guerra entroncó con la de Sucesión Austríaca y fue en Italia donde se desarrollaron las principales acciones españolas.

Causas

La conclusión de la guerra de sucesión española, con el Tratado de Utrecht (1713-1714) no había supuesto únicamente el desmembramiento del patrimonio de la monarquía hispánica en Europa. Inglaterra, ya Gran Bretaña, aparte de haber evitado la creación de una potencia hegemónica en el continente europeo (con la combinación de las monarquías borbónicas de Francia y España, junto con las posesiones de la última en el continente), había conseguido algunas concesiones comerciales en el Imperio español en América como el *Tratado de Asientos de Negros* firmado en Madrid (26 de marzo de 1713). Así, aparte de la posesión de Gibraltar y Menorca (territorios reclamados repetidamente por España durante el siglo XVIII).

Felipe V de España.

El comercio directo de Gran Bretaña con la América española sería una fuente constante de roces entre ambas monarquías, además de otros motivos de conflicto:

- Problemas fronterizos en América del Norte entre Florida (española) y Georgia (británica)
- Quejas españolas por cortadores de palo de tinte ilegales en la península de Yucatán-
- Reclamo por Gibraltar y Menorca por parte de España

En lo comercial se produjeron roces y aumentos de tensiones. España mantenía el monopolio comercial en América, con la única salvo las concesiones a Gran Bretaña respecto al comercio de esclavos. Se permitió que navíos españoles interceptaran buques británicos en aguas españolas para comprobar su carga, lo que se conoció como «derecho de visita».

Robert Walpole, primer ministro británico

Sin embargo, las dificultades de abastecimiento de la América española propiciaron el surgimiento de un intenso comercio de contrabando en manos de neerlandeses y británicos. Ante lo cual la vigilancia española se incrementó, se fortificaron los puertos y se mejoró el sistema de convoyes que servía de protección a la valiosa flota del tesoro que llegaba de América.

Aparte del contrabando, seguía habiendo barcos británicos dedicados a la piratería. Buena parte del hostigamiento de la Flota de Indias recaía en la acción de corsarios ingleses en el Caribe, que se remontaba a los tiempos de John Hawkins y Francis Drake. Hasta septiembre de 1741 los ingleses señalan 231 buques españoles capturados frente a 331 buques británicos abordados por los españoles. En cualquier caso, los abordajes españoles con éxito seguían siendo más frecuentes que los británicos.

En 1738, en el parlamento se supo que el buque contrabandista británico, el *Rebecca*, había sido apresado en abril 1731 por un guardacostas español, confiscándose su carga. Según los testimonios el comandante español, Juan León Fandiño, que apresó la nave, le habría cortado una oreja al capitán inglés Jenkins y le habría dicho: «*Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve*». La oposición parlamentaria y la opinión pública sancionaron los incidentes como una ofensa al honor nacional y un *casus belli*. El primer ministro Walpole cedió, aprobó el envío de tropas a América y de una escuadra a Gibraltar al mando del almirante Haddock.

Walpole trató de llegar a un entendimiento con España Enel Convenio de El Pardo (14 enero 1739), donde se comprometían a evitar la guerra y a pagarse compensaciones mutuas, además de acordarse un nuevo tratado futuro. Sin embargo, el Convenio fue rechazado en el Parlamento británico. El rey Felipe V exigió el pago de las compensaciones por parte británica antes de hacerlo España.

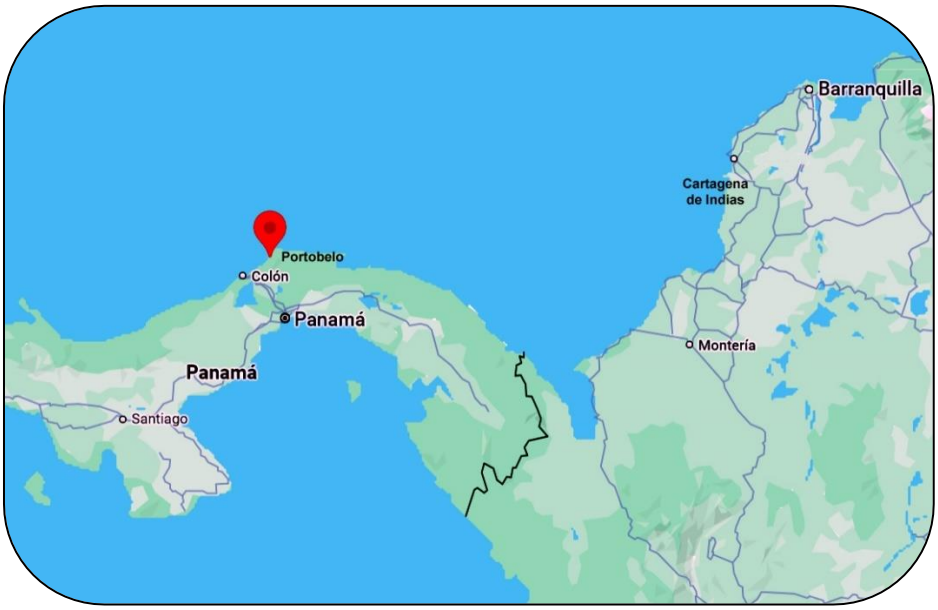
Finalmente, Walpole cedió a las presiones, aprobando el inicio de la guerra. El embajador británico en España solicitó la anulación del «derecho de visita», pero Felipe V suprimió el «derecho de asiento» y el «navío de permiso», y retuvo los buques británicos que se encontraban en puertos españoles y en América. El Gobierno británico declaró formalmente la guerra a España (19 octubre 1739).

La guerra

Primer ataque a La Guaira (22 octubre 1739)

Tras arribar Vernon a la isla de Antigua en octubre de 1739, envió tres navíos bajo mando del capitán de navío Thomas Waterhouse a interceptar las naves mercantes españolas que hacían la ruta entre La Guaira y Portobelo. Waterhouse detecta varios buques chicos en La Guaira y decide atacar, cambiando la bandera británica por la española, para entrar al puerto, tomar las naves y asaltar el fuerte. El gobernador de la provincia de Venezuela, brigadier Gabriel José de Zuloaga había preparado bien sus defensas. El 22 octubre, cuando Waterhouse ingresa al puerto, los artilleros españoles esperaron a que la flota británica estuviese a tiro y abrieron fuego. Tras 3 horas de intenso cañoneo, Waterhouse ordena la retirada, recalando en Jamaica para reparaciones de urgencia. Waterhouse alegó que la captura de unas pequeñas embarcaciones no hubiesen justificado la pérdida de sus hombres.

Primer ataque a Portobelo (20-21 noviembre 1739)



El almirante Edward Vernon, al mando de 6 naves capturó y destruyó Puerto Bello (actual Portobelo, en Panamá), centro de exportación de plata en el Virreinato de Nueva Granada en noviembre de 1739.

El descuidado gobernador de la plaza, Francisco Javier de la Vega Retez contaba con una defensa muy deficiente. Vernon ordenó respetar las haciendas de civiles, en previsión de una buena relación con la población cuando Inglaterra sustituyese a España como poder regional. Si el botín ascendía a sólo unos 10.000 pesos (la paga de la guarnición española), el éxito fue magnificado por la prensa inglesa, la cual publicó muchas sátiras sobre los españoles. En 1740, se presentó un nuevo himno creado para conmemorar la victoria, «Rule, ¡Britannia!».

Primer ataque a Cartagena de Indias (13-20 de marzo de 1740)

Tras el éxito de Portobelo, Vernon decidió atacar Cartagena de Indias, considerada un objetivo prioritario. Desde su llegada al Caribe, los ingleses habían intentado por todos los medios conocer el estado de las defensas de Cartagena sin conseguirlo.

El 7 marzo 1740 Vernon partió de Port Royal al mando de 2 brulotes, 3 bombardas[87] y 1 paquebote[88], llegando a Cartagena el 13 marzo. Inmediatamente desembarcaron hombres para estudiar desde tierra la disposición de los fuertes, mientras el grueso de la flota fondeó en Playa Grande, al oeste de Cartagena. Al no detectar reacción por parte de los españoles, el 18, Vernon ordenó a sus 3 bombardas abrir fuego sobre la ciudad, para hacerse una idea de la capacidad defensiva de los españoles. Pero el almirante Blas de Lezo que sabía las intenciones de Vernon, desmontó algunas baterías de sus buques para cubrirlos con sus cañones desde tierra. Los británicos intentaron desembarcar unos 400 soldados que fueron rechazados por la guarnición española. Tras 3 días de bombardeo británico, en los que 350 bombas dañaron la catedral, el colegio de los jesuitas y varios edificios civiles, Vernon al que estaba en un punto muerto se retira el 21, dejando a los navíos *Windsor Castle* y *Greenwich* en las proximidades para interceptar cualquier nave española que se aproximase. Vernon creyó que la misión había sido un éxito.

Destrucción de la fortaleza de San Lorenzo el Real del Chagres (22-24 marzo 1740)

Tras la destrucción de Portobelo, Vernon se dispuso a eliminar el último bastión español en la zona, atacando la fortaleza de San Lorenzo el Real del Chagres, situada a orillas del río Chagres y en las proximidades de Portobelo. Esta fortaleza era base de los buques guardacostas españoles, y estaba defendida por 11 cañones y una treintena de soldados al mando del capitán de infantería don Juan Carlos Gutiérrez Cevallos.

A las 3 de la tarde del 22 marzo 1740, la escuadra británica compuesta por los navíos Strafford, Norwich, Falmouth y Princess Louisa, la fragata Diamond, las bombardas Alderney, Terrible y Cumberland, los brulotes Success y Eleanor, y los transportes Goodly y Pompey, al mando de Vernon, bombardean la fortaleza española. Ante la superioridad británica, el capitán Cevallos rindió el castillo el 24 marzo, tras resistir dos días.

[87] **Bombardas** son llamadas las embarcaciones cuyas cubiertas están fuertemente apuntaladas para que puedan resistir el empuje de la pólvora al disparar los morteros. https://es.wikipedia.org/wiki/Bombarda_(buque)

[88] Paquebote: embarcación semejante al bergantín, menos fina y de llevar vela mayor redonda como las fragatas, así como mesana en lugar de cangreja. Solía servir para llevar correspondencia como también pasajeros de puerto a puerto. https://es.wikipedia.org/wiki/Paquebote

Los británicos destruyeron el castillo, y se apoderaron de su artillería y de 2 balandras[89] guardacostas españolas, para partir a un rendez vous con otras fuerzas inglesas en Portobelo.

En España partieron del puerto de Ferrol los navíos Galicia y San Carlos transportando al teniente general de los Reales Ejércitos don Sebastián de Eslava y Lazaga que sustituiría a don Pedro Hidalgo como gobernador de Cartagena de Indias. Tras conocer Vernon esta noticia, envió inmediatamente 4 navíos de su flota a interceptar los buques españoles, pero estos burlaron la vigilancia británica y recalaron a Cartagena el 21 abril 1740 y desembarcaron al nuevo gobernador y varias centenas de soldados veteranos.

Segundo ataque a Cartagena de Indias (3 de mayo de 1740)[90]

Vernon decidió regresar a Cartagena al mando de 13 buques de guerra y 1 bombarda con intención de tomar la plaza. Para sorpresa del almirante inglés, esta vez Blas de Lezo decidió desplegar los 6 navíos de línea de modo que la flota británica quedó atrapada entre un campo de tiros cortos y tiros largos. Ante la desventajosa posición británica, Vernon ordenó la retirada, después haber bombardeado con 300 bombas la ciudad. Vernon, sostuvo que el ataque británico era sólo una maniobra de tanteo, aunque había puesto de sobre aviso a los españoles.

Tercer ataque a Cartagena de Indias (13 marzo - 20 de mayo 1741)[91]

Resultado	Victoria decisiva española
Consecuencias	España mantiene su dominio en América del Sur

Beligerantes	
Reino de España	Reino de Gran Bretaña
Comandantes	
Sebastián de Eslava Blas de Lezo Lorenzo Alderete José Campuzano Carlos Desnaux	Edward Vernon Thomas Wentworth Lawrence Washington
Fuerzas en combate	
• 1100 soldados, 400 infantes de marina, • 600 marineros • 300 milicianos • 600 nativos arqueros y • 6 navíos de línea Total: 3000-4000	• 12.000 soldados, infantes de marina y milicianos • 15.398 marineros • 29 navíos de línea • 22 fragatas y • 135 transportes Total: 27.400-30.000
Bajas	
• 2000 muertos o heridos • 6 barcos perdidos • 5 fuertes y 3 baterías de tierra destruidos	• 16.000 muertos o heridos • 1500 cañones • 50 buques (6 navíos hundidos, 17 gravemente dañados, 4 fragatas y 27 transportes hundidos)

Dos ataques navales anteriores fracasaron en 1740, mientras que el tercer intento en marzo de 1741 fue un asalto naval y terrestre combinado. Los británicos se vieron obligados a retirarse, tras haber perdido, según estimaciones, entre 9.500 y 11.500 hombres, influido por la fiebre amarilla;

[89] **Balandra**: Embarcación pequeña con cubierta y un solo palo. Embarcación a vela tipo cúter, pequeña, de madera, con cubierta superior, con un solo palo, al menos un foque en estay de proa, y vela cangreja y cuadra. (ing. *Spanish cutter*; it. *Balandra*). https://es.wikipedia.org/wiki/Balandra

[90] https://www.acami.es/efemerides/20-de-abril-de-1741la-hazana-de-blas-de-lezo-en-cartagena-de-indias/

[91] https://es.wikipedia.org/wiki/Sitio_de_Cartagena_de_Indias_(1741)

algunas unidades sufrieron tasas de mortalidad del 80 al 90 por ciento. Fue una de las mayores derrotas en la historia de la Marina Real británica. La victoria demostró la capacidad de España para defender su posición y puso fin a las operaciones militares en esta área. Ambos países pusieron su atención en la Guerra de sucesión austriaca y las hostilidades terminaron con el Tratado de Aix-la-Chapelle de 1748.

La guerra

Sitio de Cartagena de Indias, por José Ferré Clauzel

Iniciando las hostilidades en noviembre de 1739, el almirante Edward Vernon atacó con 6 buques la plaza de Portobelo en el istmo de Panamá. La plaza estaba defendida por tan solo 700 hombres, por lo que el éxito de Vernon fue absoluto. Mientras, las fuerzas del comodoro Anson, con el navío *Septentrión* y dos buques menores acosaban las colonias del Pacífico Sur, como maniobra de distracción, pero sin producir daños apreciables. Como fin último, Anson tenía la misión de apoyar desde la costa del Pacífico una futura operación militar en el istmo de Panamá que tendría como objetivo cortar las comunicaciones terrestres entre el Virreinato de Nueva Granada y el de Nueva España, para iniciar acto seguido la conquista británica de Nueva Granada.

Tras ese triunfo inicial, Vernon, envuelto en un clima de euforia, y azuzado por la opinión pública británica y por las incendiarias proclamas del joven parlamentario William Pitt, decidió dar un golpe decisivo, para lo que reunió una formidable flota de 186 buques, con 27.600 hombres, armada con 2.000 cañones, que salió desde Port Royal (Jamaica) y fondeó a principios de marzo 1741 frente a la costa de Cartagena de Indias, la ciudad más importante del Caribe, a la que llegaban todas las mercancías del comercio entre España y las Indias, incluyendo los tesoros extraídos de las minas de Potosí (Bolivia) y el Perú.

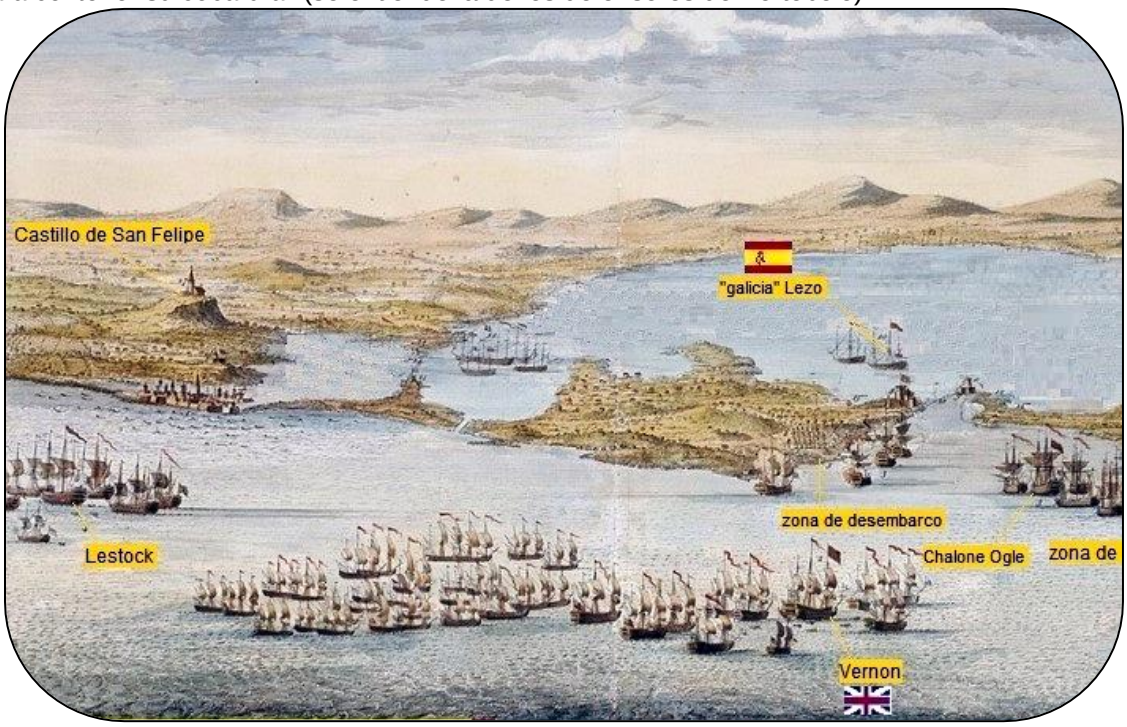
El virrey Sebastián de Eslava

Cuando el virrey de la Nueva Granada, Sebastián de Eslava, tuvo conocimientos de la fuerza de Vernon para conquistar Cartagena, decidió tomar personalmente el mando de la defensa por lo que Blas de Lezo, jefe del apostadero y escuadra (6 navíos de línea) quedó como su subordinado. Disponía de unos 3.600 hombres y de una flota de 6 buques: el *Galicia*, el *San Carlos*, el *San Felipe*, el *África*, el *Dragón* y el *Conquistador*.

En una carta del 27 noviembre 1739, Vernon comenta a Lezo que le ha dado un excelente trato a

los prisioneros a pesar de que no lo merecían. Lezo le responde en un tono seco, arrogante y desafiante, y se despide de él no sin antes espetarle:

"*Puedo asegurarle a Vuestra Excelencia, que, si yo me hubiera hallado en Portobelo, se lo habría impedido, y si las cosas hubieran ido a mi satisfacción, habría ido también a buscarlo a cualquier otra parte, persuadiéndome de que el ánimo que faltó a los de Portobelo, me hubiera sobrado para contener su cobardía"* (se entiende la de los defensores de Portobelo).



Tercer ataque a Cartagena de Indias 1741

La batalla

La gran flota británica fue avistada el 13 marzo 1741. Antes de desembarcar, Vernon silencia las baterías de las fortalezas de Chamba, San Felipe y Santiago defendidas por el malagueño Lorenzo Alderete. Luego de atacar la fortaleza de Punta Abanicos en la Península de Barú, defendida por José Campuzano Polanco, se dispuso a bombardear el fuerte de San Fernando de Bocachica día y noche durante 16 días. Bocachica estaba defendida por Carlos Desnaux con 500 hombres que, finalmente, tuvieron que replegarse ante la ofensiva. Tras esta fortaleza solo quedaba la Fortaleza de Bocagrande como entrada a la bahía. En la primera se destruyeron 4 buques para impedir la navegación del estrecho canal y, en la segunda, 2 más, en contra de la opinión de Blas de Lezo de que no serviría para mucho tras lo visto en Bocachica, para impedir el acceso a la bahía. El bloqueo del canal de Bocagrande no sirvió para mucho, como había pensado el almirante.

Tras esto, Vernon entró triunfante en la bahía y a su vez, todos los defensores españoles se atrincheraron en la fortaleza de San Felipe de Barajas tras haber

Don Blas de Lezo y Olavarrieta, almirante y héroe de la Armada y del Imperio Español

abandonado la fortaleza de Bocagrande. Vernon, creyendo que la victoria era cuestión de tiempo, despachó un correo a Inglaterra dando la noticia de la victoria.

Luego, ordenó el bombardeo al castillo de San Felipe por mar y tierra para ablandar a las fuerzas de la fortaleza. En ella había 600 hombres al mando de Lezo y Desnaux. Vernon decide rodear la fortaleza y atacar por su retaguardia. Para ello se adentraron en la selva, lo que supuso una odisea para los británicos que contrajeron la malaria y perdieron a cientos de sus hombres. Sin embargo, llegaron a las puertas de la fortaleza y Vernon ordenó atacar con infantería. La entrada a la fortaleza era una estrecha rampa que De Lezo rápidamente mandó taponar con 3.00 hombres armados con tan solo armas blancas, y lograron contener el ataque y causar 1,500 bajas a los asaltantes.

Castillo San Felipe de Barajas en Cartagena de Indias desde donde Blas de Lezo derrota a los británicos del Almirante Edward Vernon en la Batalla de Cartagena

La moral de los atacantes bajó considerablemente tras esto y por las epidemias que causaban continuas bajas. Vernon se puso nervioso, ya que la resistencia a ultranza de los españoles superó con creces sus expectativas y ya había enviado la noticia de la victoria a Gran Bretaña. Finalmente decidieron construir escalas y sorprender a los defensores en la noche del 19 de abril.

Los asaltantes, al mando del general Thomas Wentworth, se organizaron en 3 columnas de granaderos y varias compañías de casacas rojas. En la vanguardia iban los esclavos jamaicanos armados con machetes. El avance era lento debido al gran peso de artillería que transportaban y al continuo fuego que salía de las trincheras y desde lo alto de la fortaleza, además de que estaban expuestos en una gran explanada; no obstante, lograron alcanzar las murallas.

Plano de Cartagena de las Indias realizado en 1735

Pero Blas de Lezo, previendo este ataque, había ordenado cavar un foso en torno a la muralla, con lo que

las escalas se quedaron cortas para superar el foso y la muralla, quedando los atacantes desprotegidos y sin saber qué hacer. Los españoles continuaron con su nutrido fuego, lo que provocó una gran masacre en las filas invasoras.

A la mañana siguiente, 20 abril, se observaban innumerables cadáveres, heridos y mutilados en los alrededores de la fortaleza, poniéndose de manifiesto la gravísima derrota británica. Los españoles aprovecharon para cargar a bayoneta provocando la huida de los británicos. Los españoles lograrían matar a cientos de ellos y hacerse con los pertrechos que abandonaron los sitiadores tras la huida.

Vernon no tuvo más remedio que retirarse a los buques. Ordenó durante treinta días más un continuo cañoneo, ya que todavía no aceptaban la derrota. Sin embargo, las enfermedades y la escasez de provisiones empezaban a hacer mella en lo que quedaba de tropa. Finalmente, el Alto Mando británico ordena la retirada, de forma lenta y sin cesar de cañonear. Las últimas naves partieron el 20 de mayo. Tuvieron que incendiar cinco de ellas por falta de tripulación.

Consecuencias

1. Consecuencias inmediatas

En Gran Bretaña se celebró la «victoria» sin conocerse aún el desastroso final. Se acuñaron hasta 11 diferentes de medallas y monedas conmemorativas, ninguna oficial, ensalzando la toma de Cartagena por parte de las fuerzas angloamericanas.

La guerra reportó escasos éxitos y muchos problemas a Gran Bretaña, ya que al fracaso de Cartagena de Indias se sumaron varias derrotas cuando los británicos trataron de tomar San Agustín (Florida), La Guaira y Puerto Cabello (Venezuela), Santiago de Cuba y La Habana. No obstante, el contraataque español en la batalla de Bloody Marsh, en Georgia, pudo ser repelido y por ello los combates finalizaron sin cambios fronterizos en América. Por su parte, España consiguió mantener sus territorios y prolongar su supremacía militar en América durante cerca de un siglo más. Los británicos tuvieron entre 8.000 y 10.000 muertos y unos 7.500 heridos, muchos de los cuales murieron en el trayecto a Jamaica.

Consecuencias a largo plazo

Esta batalla fortaleció el control español sobre su Imperio en América durante 70 años más y con él la prolongación de la rivalidad marítima entre españoles, franceses y británicos hasta comienzos del siglo XIX.

Para el Reino Unido, las consecuencias a medio plazo fueron más graves.

- Gracias a esta victoria, España pudo mantener unos territorios y una red de instalaciones militares en el Caribe y el Golfo de México que serían magistralmente utilizados por el teniente coronel Bernardo de Gálvez para desempeñar un papel determinante en la independencia de las colonias británicas de Norteamérica, durante la llamada guerra de independencia americana, en 1776.
- La Guerra del Asiento se fundiría más tarde en la Guerra de Sucesión Austríaca, por lo que Gran Bretaña y España no firmaron la paz hasta el Tratado de Aquisgrán, en 1748.

Estatua de Blas de Lezo y Olavarrieta, Cartagena, Colombia

España renovó tanto el derecho de asiento como el navío de permiso con los británicos, cuyo servicio se había interrumpido durante la guerra. Sin embargo, esta restitución duraría apenas dos años, ya que por el Tratado de Madrid (1750), Gran Bretaña renunció a ambos a cambio de una indemnización de 100.000 libras. Pero ya parecía claro que la paz con España no duraría demasiado (se rompió de nuevo en 1761, al

sumarse los españoles a la Guerra de los 7 Años en apoyo de los franceses), así que su pérdida no resultaba para nada catastrófica.

Blas de Lezo fue honrado por su participación en el asedio de Cartagena de Indias, ya que una plaza y una avenida de la ciudad de Cartagena llevan su nombre. Una estatua moderna se encuentra frente al Castillo San Felipe de Barajas.

Cuba

Los británicos habían elegido Cuba (la mayor y más importante de las Antillas) como una de sus metas iniciales, pero el plan de conquistarla se dejó de lado tras el éxito de Portobelo. Cuando la flota de Vernon fracasa al intentar tomar Cartagena de Indias y los británicos se dan cuenta de que Nueva Granada no estaba tan mal defendida, decidieron retomar la empresa de Cuba. El plan inicial incluía la toma de Santiago, donde se establecería una base desde la que bloquearían el Paso de los Vientos entre Cuba y La Española. El 1 julio 1741 la flota de Vernon dejó Jamaica y se dirigió a Santiago de Cuba. Pero el plan de defensa impidió que Vernon la tomara. En su lugar, las naves se dirigieron hacia el este y el día 18 desembarcaron en la Bahía de Guantánamo 3.400 soldados dirigidos por el general Thomas Wentworth.

Se preveía la construcción de una base al norte de la bahía, para invadir Guantánamo y atacar más tarde Santiago. Wentworth llegó a las proximidades de Guantánamo con escasa resistencia, pero fracasó su ataque por las bajas causadas por enfermedades tropicales. Las tropas se retiran de la isla en noviembre, aunque la flota británica continuó bloqueando el puerto de Santiago hasta el mes siguiente. Luego, el grueso de las naves regresó a Port Royal, Jamaica, mientras que unos buques se dirigieron al Paso de los Vientos para actividades de corso, y otros fueron enviados a vigilar a la flota española de La Habana.

Cuba no volvería a tener un papel relevante en la guerra hasta 1748, a}cuando el CA británico Charles Knowles dejó Jamaica para interceptar la Flota de Indias en su viaje desde Veracruz a La Habana. Tras rondar por varios meses las costas de la isla, la escuadra de Knowles se enfrentó con la flota de La Habana mandada por el general Andrés Reggio el 1 octubre en el canal de las Bahamas. Este enfrentamiento terminó sin un claro vencedor. Posteriormente, Knowles puso rumbo a La Habana, donde el 12 octubre se topó por casualidad con una pequeña escuadra española de 6 buques. A pesar de su superioridad, la flota británica solo pudo hundir un buque y dañar otro. Las otras 4 naves españolas regresaron a La Habana. Knowles, no obstante, consideró que no lo había hecho mal y mandó un informe a Londres diciendo que se disponía a capturar la Flota de Indias. Para su sorpresa, lo que recibió fue una reprimenda, ya que los gobiernos británico y español habían firmado la paz pocos días antes.

Norteamérica

Los combates en el frente estadounidense tuvieron como centro Georgia, una colonia fundada por expresidiarios en 1733 que ya había conocido la guerra contra los españoles en 1735, y que se veía en el ojo del huracán por su proximidad a las posesiones españolas en Florida y las francesas en Luisiana. Con la idea de que un ataque preventivo sería la mejor defensa frente a una invasión española, el gobernador James Edward Oglethorpe acordó la paz con los indios seminola para mantenerlos neutrales y ordenó la invasión de Florida en enero 1740. El 31 mayo los británicos asediaron la fortaleza de San Agustín, pero esta resistió y los asaltantes se vieron obligados a levantar el sitio en julio debido a la llegada de refuerzos españoles procedentes de La Habana y retroceder hasta el otro lado de la frontera. Otros intentos británicos de penetrar en Florida también fueron infructuosos.

El contraataque español, de escasa entidad debido a que la mayoría de las tropas estaban ocupadas en otros frentes, se produjo finalmente en julio de 1742. Para bloquear el paso entre la base británica de Savannah y Florida, el gobernador Manuel de Montiano efectuó una pequeña operación en la isla de Saint Simons.

Mapa británico de 1741 de América del Norte e islas del Caribe, además de reflejarse el estado de guerra entre España y Gran Bretaña.

Los españoles ocuparon el fuerte St. Simons con el fin de convertirlo en su base de operaciones, y luego avanzaron hacia el Frederica. Pero, fueron sorprendidos por soldados ingleses, colonos escoceses de las Tierras Altas e indios yamacraw y debieron retroceder tras sufrir una docena de bajas. No obstante, la presencia española en Saint Simons representaba un peligro constante, así que Oglethorpe decidió eliminarlo por medio del engaño: comunicó a un prisionero español que estaban a punto de llegar grandes refuerzos desde Charlestown (lo cual era falso, pues solo se habían podido enviar algunas naves menores) y acto seguido lo liberó. Este regresó a Saint Simons y comunicó la falsa noticia a Montiano, quien optó por destruir el fuerte y volver a Florida.

Océano Atlántico

Si bien la inmensa mayoría de las acciones de la guerra del Asiento tuvieron lugar en América y el Caribe, también en el océano Atlántico se dieron enfrentamientos entre buques ingleses y españoles que se cruzaban en sus respectivas travesías entre el Viejo Continente y América. El caso más conocido fue la llamada carrera del *Glorioso*, una sucesión de 4 batallas navales en las que un único navío de línea de la Armada Española, el *Glorioso*, de 70 cañones, y que transportaba 4 millones de pesos de plata, hizo frente sucesivamente a 4 escuadras inglesas consiguiendo desembarcar su cargamento en España antes de ser finalmente capturado, tras haber agotado su munición.

Participación francesa

Debido a lo acordado en el Primer Pacto de Familia (1733), Francia se vio inmersa en la guerra en apoyo de España, enviando al Caribe una flota compuesta por 22 navíos de guerra al mando del almirante Antoine-François d'Antin.

La participación francesa no fue destacable debido a una epidemia a bordo de los buques mientras permanecían fondeados en Saint Domingue (Haití), a la espera de unirse a los españoles. Tras unas pocas acciones menores, Francia y Gran Bretaña acordaron una tregua entre 1741 y 1744, manteniendo así a Francia fuera de la guerra del Asiento.

Al reanudarse las hostilidades, los franceses lucharon contra los británicos en la India y Canadá como parte de la guerra de Sucesión Austriaca, pero no hubo operaciones conjuntas con los españoles fuera de Europa. En general, la campaña americana fue mala para los franceses, que perdieron la fortaleza de Louisbourg, situada en la isla de Cape Breton (actual Nueva Escocia).

Negociaciones de Lisboa

A partir de agosto de 1746, comenzaron negociaciones en Lisboa, Portugal, para tratar de organizar un acuerdo de paz. La muerte de Felipe V de España había llevado a su hijo Fernando VI al trono, quien estaba más conciliador sobre los asuntos de comercio. Sin embargo, debido a sus compromisos con sus aliados austriacos, los británicos no pudieron aceptar las demandas españolas de territorio en Italia y las conversaciones se rompieron.

Consecuencias

La guerra entró en punto muerto a partir de 1742, pero el estallido de la guerra de Sucesión Austriaca en Europa, en la que España y Gran Bretaña tenían intereses enfrentados, provocó que no se firmara paz alguna hasta el Tratado de Aquisgrán de 1748. Este puso fin a todas las hostilidades, retornando prácticamente todas las tierras conquistadas a quienes las gobernaban antes de la guerra con el fin de garantizar el retorno al *statu quo* anterior.

GUERRA DE INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA (1776-1783)

El submarino Tortuga[92][93]

Tortuga (*Turtle*), submarino de 1775, inventado por David Bushnell y utilizado en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. El *Tortuga* fue el primer submarino usado en guerra, y recibió este nombre porque fue construido uniendo dos casquetes que tenían la forma de un caparazón de tortuga.

Maqueta a tamaño real del Tortuga.

Diseño

El *Tortuga* era un pequeño submarino tripulado por una sola persona, cuyo casco estaba hecho de madera y forrado con unas planchas de cobre. Poseía un manómetro indicador de profundidad, un compás, y un asiento para el tripulante.

En la parte superior tenía una pequeña cúpula con unos visores circulares que le permitían al tripulante mirar hacia el exterior con el submarino a ras del agua. La cúpula también contaba con dos tubos de ventilación que tenían dos válvulas, las cuales se cerraban de forma automática si entraba agua.

El submarino poseía una bomba manual similar a un fuelle, que renovaba el aire en su interior, y además contaba con unas bombas destinadas a extraer el agua de lastre y el agua que se pudiera filtrar al interior. El agua de lastre entraba en un tanque situado bajo el suelo, el cual se inundaba accionando un pedal. En el fondo del submarino iba sujeto un lastre fijo de 90 kg (200 libras), el cual podía ser liberado y recuperado mediante un sistema de cuerda y poleas.

Era propulsado por hélices, las cuales giraban accionando unos pedales que transmitían el movimiento gracias a un sistema de manivelas.

Bushnell inventa el Tortuga

Mientras estudiaba en lo que hoy es la Universidad de Yale (Estados Unidos) en 1775, David Bushnell, hijo de un granjero, observó el desarrollo de la revuelta e imaginó cómo sería la guerra si fuera posible llevarla a cabo bajo el agua. Bushnell tenía una mente inquieta y había desarrollado diversos inventos para ayudar a la causa de los colonos.

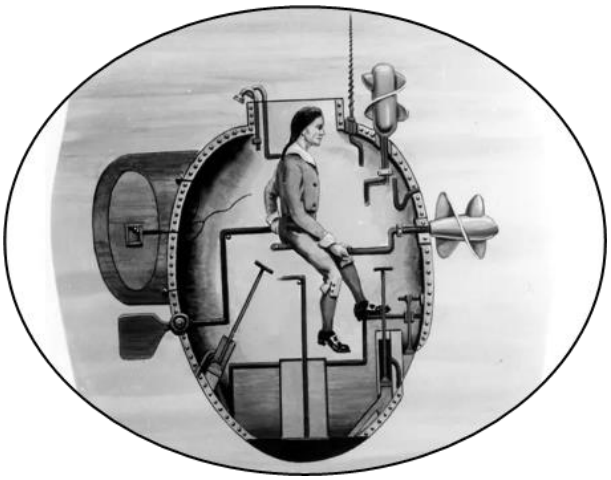
Bushnell creía que la guerra naval sería clave; después de todo, la Corona británica transportaba sus regimientos de casacas rojas por buque y usaba su capacidad para bloquear a los colonos y obligarles a rendirse. Bushnell quería luchar contra los buques británicos desde bajo el agua.

---

[92] https://es.wikipedia.org/wiki/Tortuga_(submarino)
[93] https://www.nationalgeographic.es/historia/historia-tortuga-primeros-sumergibles-mundo

Construyó una nave experimental que podía sumergirse y permanecer bajo el agua, permitiendo a su operador bombardear otras embarcaciones con un explosivo temporizado. Es probable que Bushnell se inspirara en los relatos de inventores holandeses como Cornelis Drebbel, que había creado el primer submarino funcional en 1620.

Lo que está claro es que Bushnell se contactó con otros revolucionarios, entre ellos el relojero Isaac Doolittle, que fabricó algunos de los instrumentos de precisión necesarios para su nueva máquina.



Esquema del tortuga

Bushnell imaginó un recipiente en forma de barril en el que cabría un operador, encerrado en dos mitades en forma de caparazón que dieron al aparato su nombre, el Tortuga (*Turtle*). En el interior del orbe de casco de roble, el operario utilizaría lastre y una bomba para inundar de agua la parte inferior de la embarcación hasta sumergirla.

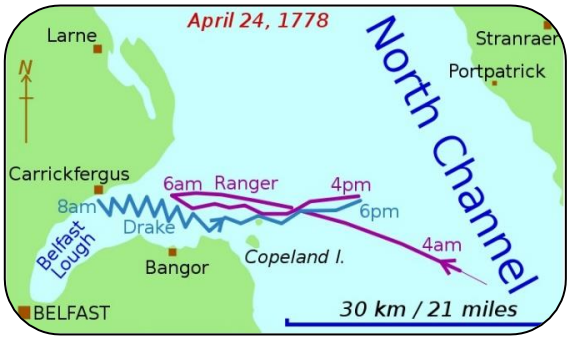
El operador disponía entonces de unos 30 minutos de oxígeno para respirar mientras propulsaba la nave hacia su objetivo con un par de hélices accionadas a mano y a pie y un timón, utilizando la luz de las ventanas para navegar. Una vez alcanzado el barco enemigo, el operador podía utilizar un primitivo accesorio similar a un taladro en el casco de la Turtle para abrir un agujero en el objetivo, llenarlo con un arma temporizada y alejarse a toda velocidad sin ser detectado antes de que explotara.

Captura del HMS Drake

1778 Bahía de Belfast. Captura HMS Drake

John Paul Jones (1747-1792), marino norteamericano de origen escocés fue el fundador de la Armada de los Estados Unidos. En 1775 ofreció sus servicios a la causa de la independencia ingresando a la recién formada fuerza naval norteamericana.

En 1777 se le asignó el mando de un buque armado con 20 cañones iniciando operaciones de guerra en la costa inglesa. En 1778 capturó al “Drake”, primer buque inglés rendido a uno norteamericano.



John Paul Jones[94]

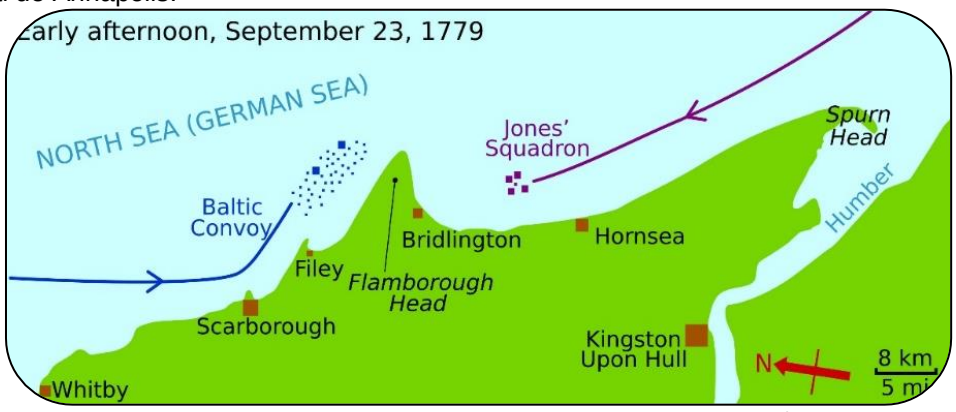
Combate de Flamborough Head

En 1779 se le nombró Comodoro de una flotilla franco–norteamericana con la cual atacó nuevamente la costa inglesa. Frente a Flamborough head enfrentó posteriormente a la fragata inglesa “Serapis” y otros buques menores que escoltaban un convoy inglés, obteniendo una importante victoria y recibiendo grandes honores en Francia y posteriormente de menor magnitud en su país.

Después de la revolución fue enviado en comisión a Francia (1783) y en 1788 se incorpora, invitado por la Emperatriz Catalina II, a la Armada de Rusia como CA para luchar contra Turquía en el Mar Negro.

Muere en París en 1792 y sólo en 1913 sus restos fueron llevados a la cripta en que se encuentra actualmente, en la Academia Naval de Annapolis.

Cabo Flamborough o Flamborough Head



Combate de Flamborough Head 23 septiembre 1779[95]

[94] https://es.wikipedia.org/wiki/John_Paul_Jones_(militar)

[95] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Flamborough_Head#/media/File:Battle_of_Flamborough_Head_Map.svg

Batalla de la Bahía de Chesapeake (05-septiembre-1781)

Beligerantes	
Inglaterra	Francia
Comandantes	
Thomas Graves	Comte de Grasse
Fuerzas	
• 19 navíos de línea con 1.410 cañones	• 24 navíos de línea con 1-542 cañones • 30.000 hombres

La Guerra de Independencia Norteamericana no estaba aún decidida en 1780 por lo que Francia, decidida a apoyarla, preparó una flota de 26 buques de guerra al mando del Conde de Grasse que zarpó en marzo de 1781 desde el Caribe a Norteamérica.

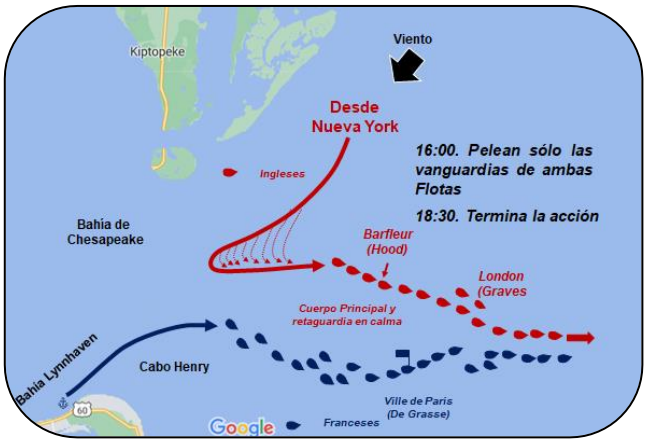
A su recalada recibió el requerimiento del General George Washington para reforzar el sitio que mantenía sobre Yorktown, protegiéndolo de una escuadra inglesa que estaba por recalar.

De Grasse estableció el bloqueo de Chesapeake para evitar el reaprovisionamiento a los ingleses y permitió la concentración de tropas norteamericanas y francesas en el área. Los ingleses decidieron atacar para apoyar a los sitiados y el 5 septiembre el Almirante Thomas Graves recaló con 19 buques de guerra y aprovisionamiento.

La Escuadra francesa se encontraba fondeada dentro de la Bahía de Chesapeake y habría sido un objetivo fácil de vencer si los ingleses hubiesen hecho un ataque inmediato, pero Graves dispuso cumplir al pie de la letra las Instrucciones de Batalla de la Royal Navy y desperdició tiempo formando sus buques en una línea de batalla, perdiendo la sorpresa e iniciativa, y permitiendo que los franceses zarparan y lo enfrentaran.

Graves no se aproximó en la forma apropiada para el combate y en la acción parte de sus buques no participaron, resultando finalmente que la Escuadra inglesa se retiró a Nueva York para reparar sus buques y efectuar un nuevo intento de apoyar Yorktown.

Movimientos de fuerzas antes de la batalla



Fuerzas en la Bahía de Chesapeake

Esta mala decisión permitió que otra flota francesa que estaba en New Port, Rhode Island, se concentrara con la de De Grasse sumando 36 buques de guerra, con lo cual se anuló toda posibilidad de romper el sitio. Las tropas de Washington logran que Yorktown caiga el 19 octubre 1781.

A pesar de que la Batalla de Chesapeake fue un combate menor, tuvo la enorme trascendencia de decidir el futuro de la guerra de independencia norteamericana. El hecho significó, en la

práctica, quebrar la voluntad de lucha del Gobierno Británico no continuando la guerra con el mismo esfuerzo, la que se alargó hasta 1783.

Batalla de los Cabos de Virginia de Chesapeake[96]

Comentario

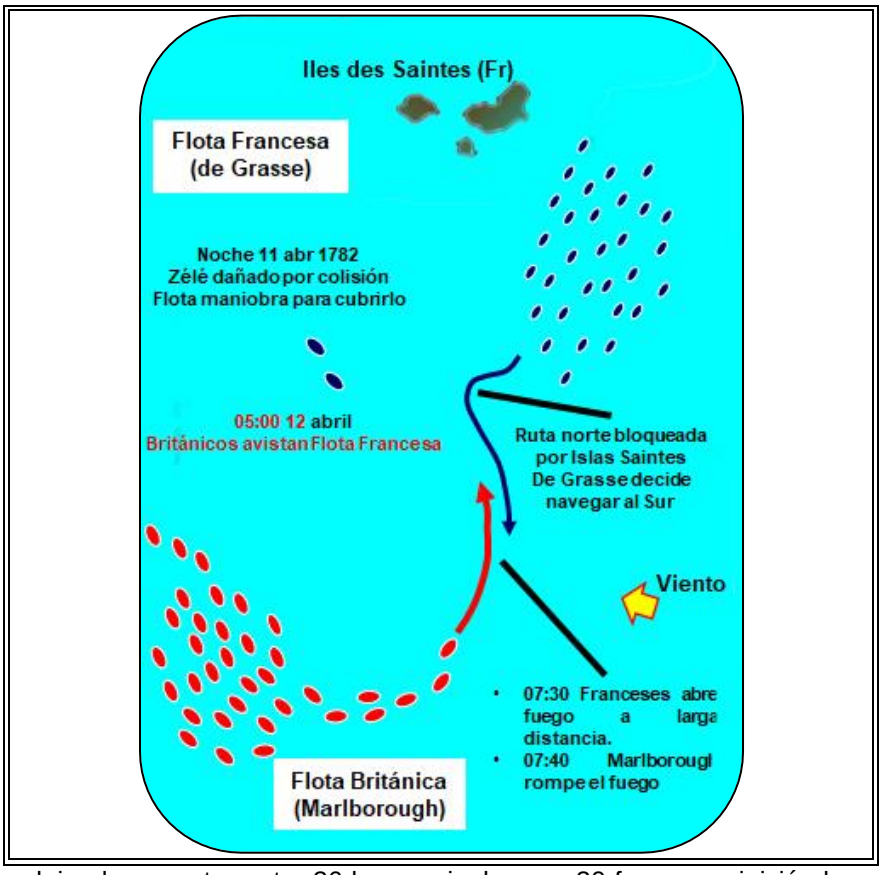
El almirante Graves logra la sorpresa al arribar a la Bahía de Chesapeake ya que los franceses estaban fondeados y desembarcado personal y pertrechos.
Sin embargo, no aprovecha la sorpresa al cumplir al pie de la letra las instrucciones de batalla, alejándose del enemigo para formar la línea de combate.
Por su parte, los franceses se reponen de la sorpresa y zarpan a dar la batalla.
Si bien las bajas son reducidas, los ingleses no pudieron apoyar a sus fuerzas en Yorktown y al poco tiempo se rediríán al ejército americano de George Washington.

Batalla del Paso de los Santos (12 abril 1782)

El 5 de abril, el Almirante Rodney tuvo conocimiento que el Almirante De Grasse había zarpado de la isla Martinica, en el Caribe, con la intención era atacar Jamaica.

Beligerantes	
Inglaterra	Francia
Comandantes	
Sir George Rodney Sir Samuel Hood	Comte de Grasse Louis de Bougainville
Fuerzas	
36 navíos de línea	33 navíos de línea
Bajas	
• 90 muertos • 246 heridos • 5 buques dañados • 1 buque hundido	• 220 muertos o heridos • 2 buques dañados

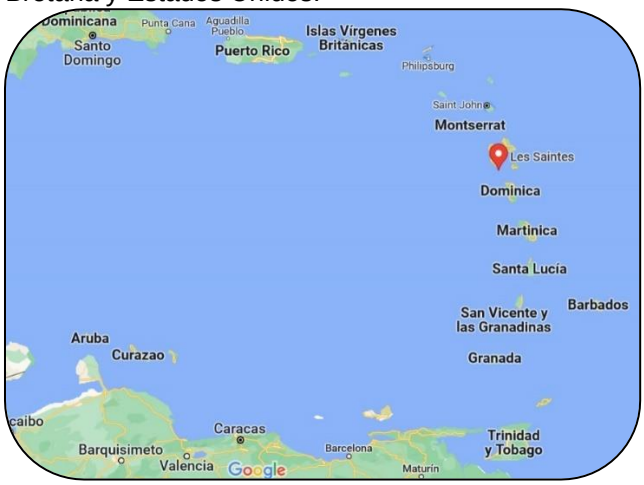
[96] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_Bah%C3%ADa_de_Chesapeake



Se produjo el encuentro entre 36 buques ingleses y 30 franceses iniciándose las acciones en la clásica formación en línea, con las fuerzas navegando de vuelta encontrada. La formación duró aproximadamente una hora y posteriormente se combatió por grupos o independientemente según la situación resultante de las caídas y cambios de viento.

En esta batalla los ingleses aplicaron nuevas tácticas artilleras en base a haber logrado una mayor secuencia de fuego con un nuevo equipamiento y un mayor ángulo de ronza. La formación francesa fue destruida y se capturaron 5 buques entre los que estaba el del Almirante De Grasse.

La batalla puso fin a las ambiciones francesas en el Caribe y dio comienzo a las negociaciones de paz entre Gran Bretaña y Estados Unidos.



Batalla de los Santos. Caribe

En este período los ingleses obtuvieron un excelente resultado en la mantención de los cascos de sus buques al recubrirlos con planchas de cobre y evitar por más tiempo las incrustaciones

con moluscos o la acción de la broma. También introdujo la carronada, que les dio importantes ventajas en el combate a corta distancia.

Batalla de los Santos[97]

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos XXVIII página 237, XXIX al XXXII, XXXIV y XXXV.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- Warships Of the Anglo-Dutch Wars. 1652–74. Angus Konstam. 2011 Osprey Publishing Ltd.
- American Revolution. Stuart Murray. 2002 DK Publishing, Inc., and Smithsonian Institution.
- George Washington´s Great Gamble and the Sea Battle that Won the American Revolution. James L, Nels. 2010 The McGraw-Hill Companies, inc.

Enlaces de Interés

- Guerras Angloholandesas: https://www.youtube.com/watch?v=tzSFi5ic5Mk
- Batalla de bahía de Chesapeake: https://www.youtube.com/watch?v=uXDGzmOkC5g
- Batalla de Los Santos: https://www.youtube.com/watch?v=SqG5Faej1W8

[97] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_los_Santos

CAPÍTULO 05 REPÚBLICA FRANCESA Y LAS MONARQUÍAS EUROPEAS

Situación Histórica

[98]

La Revolución Francesa, iniciada en 1789, afectó los intereses de las principales potencias europeas provocando una fuerte reacción materializada en alianzas a las que Francia debió enfrentar militarmente. En 1792 derrotó a la austro-prusiano en la Batalla de Valmy (21 septiembre), lo que fue el comienzo de guerras que se incrementaron con la ejecución de Luis XVI en 1793 y en las cuales siempre triunfó en tierra, hasta 1815.

En las campañas militares destacó entre los franceses un oficial que a los 24 años ascendió a General: Napoleón Bonaparte, quien por su extraordinaria capacidad adquirió preponderancia a nivel de Gobierno, accediendo finalmente al poder supremo mediante un golpe de estado, desplazando al Directorio.

Como Emperador (1804) se propuso hacer de Francia la primera potencia mundial, intención que necesariamente debía ser resistida por los demás países, que ya habían reaccionado por la Revolución. Particularmente, Gran Bretaña se constituyó en el adversario permanente y decidido de las pretensiones de Napoleón.

[99]

Napoleón cruzando los Alpes

Aspectos generales

Francia debió luchar contra siete coaliciones sucesivas entre 1793 y 1815, con breves intervalos de paz. A estos enfrentamientos se les conoce como las Guerras Napoleónicas.

La Armada de Francia, que contaba con dotaciones bien entrenadas, había ayudado a la independencia de los Estados Unidos. Esta capacidad operativa se vio seriamente disminuida a raíz de persecuciones políticas en que se eliminó por la guillotina o por el exilio a gran parte de sus oficiales. Al reconstruirla se improvisaron dotaciones, lo que no permitió recuperar el antiguo nivel operacional y profesionalismo. Además, la armada real inglesa (Royal Navy = RN) impuso un bloqueo a los principales puertos franceses, dificultando el uso de sus medios navales.

[98] https://www.youtube.com/watch?v=ez_YtveP3j8&ab_channel=MundoMaravilla
[99] https://www.biografiasyvidas.com/monografia/napoleon/batallas.htm

Así como Napoleón fue el genio militar que condujo los destinos de Francia durante este período, el almirante Nelson fue el genio naval que se le opuso y que neutralizó, en el mar, sus planes de predominio mundial.

Napoleón reaccionó después de la Paz de Amiens (1802) haciendo efectivo el concepto del "Sistema Continental", el cual excluía de Europa el comercio inglés, impidiendo todo tráfico comercial con Inglaterra. El "Sistema" fracasó debido a que no se pudo controlar su cumplimiento y a que Gran Bretaña abrió un nuevo mercado en Norteamérica. En 1812, en su afán de presionar al Zar de Rusia para que adhiriera a sus propósitos, Napoleón ejecutó la desastrosa marcha a Moscú.

ACCIONES NAVALES

Batalla del Glorioso 1° de junio (01 junio 1794).

Beligerantes	
Francia	Gran Bretaña
Comandantes	
Villaret-Joyeuse	Lord Howe
Fuerzas	
26 navíos de línea	25 navíos de línea
Bajas	
• 6 navíos capturados • 1 navío hundido • ~ 4.000 bajas • 3.000 capturados	• 1.200 bajas

Después de la guerra de Independencia norteamericana la Armada británica disminuyó sus efectivos a 20.000 hombres y en 1793 tenía más de 100 unidades de combate en reserva. Pero preparándose para el conflicto que se avecinaba designó en el mando de su Flota del Canal a Lord Howe, quien zarpó en Julio y bloqueó los puertos franceses.

Lord Howe a bordo del HMS Queen Charlotte. Batalla del Glorioso1° de Junio[100]

La economía de la Francia revolucionaria estaba en situación crítica y se esperaba con ansias el arribo de un gran convoy con trigo procedente de Estados Unidos en la primavera de 1794, el cual navegaba con la cobertura de una escuadra francesa con la misión de asegurar su recalada.

[100] The Glorious First of June 1794, Mark Lardas, Campaign 340, Osprey Publishing

El 28 de mayo hubo un primer enfrentamiento entre 2 buques y las escuadras se mantuvieron cerca, pero imposibilitadas de combatir durante dos días por una densa neblina. El Almirante francés, Villaret-Joyeuse, consciente que su misión era proteger el convoy, alejó a los ingleses de la ruta, mientras este se dirigía independientemente a Brest.

Al disiparse la neblina se inició la batalla general cuando los franceses aparecen a 6 millas por sotavento, adoptando ambas fuerzas la clásica línea de batalla, navegando de la misma vuelta. El resultado fue favorable a los ingleses quienes demostraron su habilidad para combatir a pesar de haber estado en reserva y sin un buen entrenamiento. Sin embargo, los franceses lograron su objeto al hacer recalar el convoy a su destino.

Comentarios

Victoria táctica británica al hundir y capturar buques franceses
Victoria estratégica francesa pues pese a las pérdidas, el convoy con trigo, vital para Francia, lograr llegar a puerto

Batalla del Cabo San Vicente (13 febrero 1797).

En 1796, las tropas francesas habían obtenido grandes victorias, aislando a Inglaterra que parecía ser la única capaz de resistir. Sir John Jervis tomó el mando de la Flota del Mediterráneo con la misión de mantener allí el Control del Mar.

Su personalidad y condiciones de mando mejoró la capacidad de combate y moral de sus dotaciones, produciendo un notable cambio general que fue reconocido hasta por los franceses.

Después de la alianza de España con Francia y ante el peligro de una invasión a Inglaterra, se ordenó a Sir Jervis que concentrara sus fuerzas en Gibraltar.

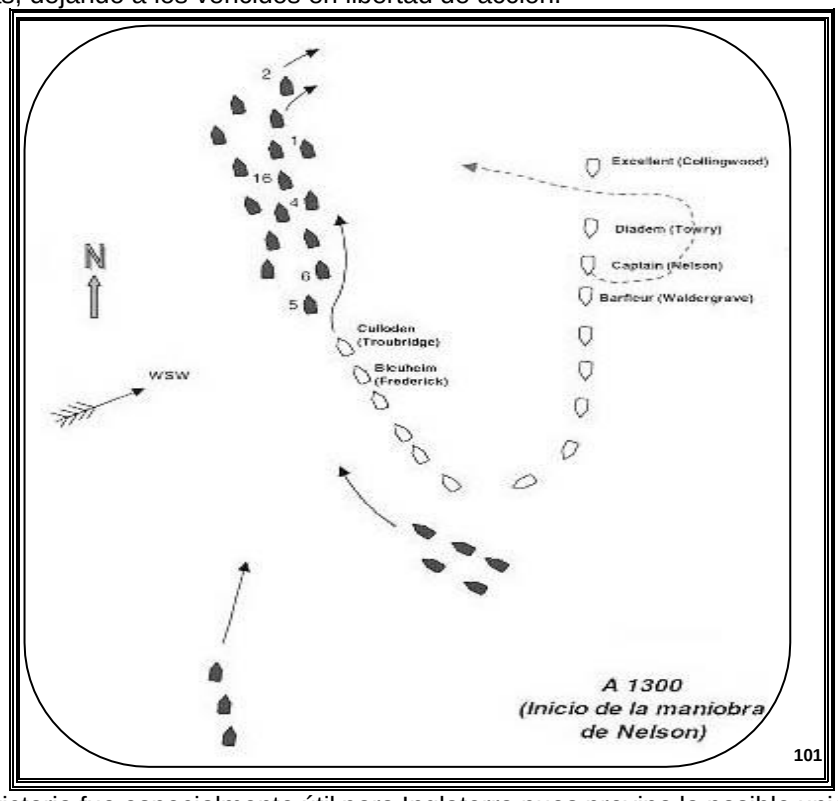
El 13 febrero 1797 fue avistada una fuerza española escoltando un convoy y a pesar de que estaba formada por 27 buques de guerra, Jervis con sus 15 naves no dudó en enfrentarla al día siguiente.

Los españoles tenían la desventaja de contar con dotaciones incompletas y mal entrenadas.

Dada la formación de vuelta encontrada de las fuerzas, el comandante en jefe español intentó concentrar sus fuegos en la retaguardia inglesa, pero se lo impidió el Almirante Nelson quien, al mando del "Captain" de 74 cañones, se salió oportunamente de la formación y atacó a los 7 buques de la vanguardia enemiga. Esta maniobra fue observada por su Almirante quien le envió refuerzos, con lo que evitó la acción enemiga.

Beligerantes	
Reino Unido	Reino de España
Comandantes	
John Jervis	José de Córdova y Ramos
Fuerzas	
Royal Navy • 15 navíos de línea • 4 fragatas • 2 balandros • 1 cúter	Armada Española • 24 navíos de línea • 7 fragatas • 1 bergantín • 4 urcas

La batalla terminó habiéndose capturado 4 buques españoles y rendido otros varios. Estos no pudieron ser abordados y controlados por los ingleses que debieron dedicarse a reparar sus propias averías, dejando a los vencidos en libertad de acción.



101

Esta victoria fue especialmente útil para Inglaterra pues previno la posible unión de las flotas de Francia y de España para invadir su territorio, y descorazonó a Francia para tomar acción en forma independiente.

[101] https://todoavante.es/images/1797-SanVicente-14W.jpg

Bajas	
Reino Unido	**España**
• 193 muertos • 397 heridos	• 390 muertos • 454 heridos • 2660 prisioneros • 4 navíos de línea capturados

Comentario

Horacio Nelson se distingue por su iniciativa y aunque no sigue las instrucciones de batalla, sus movimientos se adelantan a los de los españoles y le dan la victoria a los británicos

Batalla de Camperdown. Una Victoria Improvisada

Beligerantes	
Gran Bretaña	República de Batavia[102]
Comandantes	
Almirante Adam Duncan	VA Jan de Winter
Fuerza	
14 navíos de la línea 4 fragatas 6 balandras	11 navíos de la línea 8 fragatas 7 balandras

Se sabe que los planes no suelen resultar tal como se pensaron, pues siempre existe algún tipo de elemento que pone en riesgo la operación y es precisamente en estos momentos cuando la pericia de un comandante y la destreza de sus subalternos juega un papel fundamental para conseguir el éxito.

[102] Nombre que tomó parte de lo que hoy se conoce como Países Bajos

La batalla de Camperdown es un buen ejemplo de este tipo de situaciones, donde dos almirantes libraron una batalla naval muy distinta a la que habían llegado a imaginar y cuyo resultado pudo haber influido en el desarrollo de las guerras napoleónicas. Además de considerarse el precursor de la táctica que utilizaría lord Nelson en Trafalgar.

Contexto histórico

Entre 1794 y 1796 los mares del norte de Europa eran un verdadero campo de batalla y para Francia solo había habido malas noticias. Aunque el cargamento de trigo había llegado a puerto, en el Glorioso 1° de Junio, el almirante Howe los había vapuleado y en las operaciones posteriores, solo habían recibido más daños.

Ubicación de Camperdown en el Mar del Norte

Para intentar debilitar al enemigo en 1796 el gobierno galo puso Irlanda en su punto de mira. Era conocida la animadversión de los irlandeses por los ingleses, pues eran tratados como una mera colonia donde crecía mucho el sentimiento de independencia. Por lo tanto, la idea de hacer estallar una rebelión y que dicha insurrección podía ser apoyada por Francia podía resultar factible y dejaría a Gran Bretaña debilitados y Francia tendría a un aliado a tiro de piedra.

Lamentablemente para las aspiraciones de libertad de los irlandeses, la expedición fue un desastre. Si bien pudieron esquivar la flota británica, una tormenta hizo el trabajo en su lugar. Aunque victoriosos, los británicos tampoco estaban mejor. Las duras condiciones de la vida en un buque de guerra y los bajos salarios habían hecho mella en la paciencia de los marineros, quienes protagonizaron los motines de Spithead y Nore.

Ante este estancamiento, surgió un elemento que podría decantar la balanza a favor de los galos, Holanda. Desde hacía dos años Francia había invadido dicha nación e instalado un gobierno favorable a sus intereses. Pero lo más importante era que habían conseguido hacerse con la flota holandesa; lo que suponía una bendición para la armada francesa ya que si ambas escuadras se juntaban se crearía una fuerza lo suficientemente fuerte como para infligir grandes daños a los británicos.

Para evitar tal situación los británicos reunieron un grupo de buques y los destinados en el Mar del Norte, creando una nueva flota bajo el mando del almirante Duncan. Su misión era partir hacia Texel (en Holanda) y bloquear la costa para que el enemigo no se hiciese a la mar. Empezaba pues una de las más curiosas campañas navales dirigida por dos grandes almirantes.

La batalla de Camperdown, 1799[103]

El gran truco de Duncan

Con el motín, aún en desarrollo, Duncan había visto que sólo conservaba el buque insignia, HMS Venerable navío de línea de tercera clase de la clase Culloden de 74 cañones; el navío de cuarta clase HMS Adamant con 50 cañones y la fragata de sexta clase HMS Circe, clase Enterprise, artillada con 28 piezas.

103 https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Philip-James-de-Loutherbourg/781927/La-batalla-de-Camperdown,-1799.html

Con esas disminuidas fuerzas, le llegó el rumor que la flota del VA holandés se haría pronto a la mar. En clara inferioridad numérica, se presentó en las costas de Texel y montó guardia durante tres días.

Aun contando con vientos favorables, Duncan sabía que podría ser barrido en cualquier momento tan pronto cambiasen los vientos para los holandeses y que su derrota dejaría a Gran Bretaña en un grave peligro. Por este motivo ordenó a la fragata Circe, que estuviera emitiendo una gran cantidad de mensajes sin ningún tipo de sentido mediante banderas de señales; sin importar el texto. La idea era hacer creer que se estaban dando órdenes a un gran número de naves, más allá del horizonte. También, camufló sus buques para dar la impresión de que eran buques distintos los que patrullaban.

El truco resultó, ya que de Winter creyó que tras el horizonte se encontraba una fuerza enemiga mucho más numerosa. Entre tanto llegaron los navíos Russell (74) y Sans Pareil (80) este último francés había sido capturado en el Glorioso 1° de Junio.

En el cuarto día, pese a los refuerzos, la situación era igual de peligrosa, pues los vientos eran propicios para los holandeses. Duncan ordenó que sus 5 buques se situaran en línea en el estuario de Marsdiep y que combatieran hasta que se hundieran; de este modo también bloquearían esta zona. Para alegría del almirante británico, esta lucha jamás se produjo ya que de Winter todavía creía que había una gran flota británica y sus tropas aún no estaban listas para embarcarse.

Posteriormente el 10 de junio llegaron 6 navíos británicos de refuerzo y también pronto llegaría una flota rusa que debía apoyar un desembarco anglo-ruso que invadiría Holanda. Mientras tanto, el gobierno inglés consiguió terminar con el motín.

Zarpe de los Neerlandeses

El VA de Winter tenía órdenes de dirigirse a Brest y unirse a la flota francesa para invadir Irlanda. No obstante, de Winter se manifestó en contra del plan, pues lo veía poco viable, en especial tras el primer revés de los galos y creía que sería imposible evadir la Royal Navy pues tenían otra flota para proteger el canal de la Mancha.

Zarpe Flota Neerlandesa

También estaba preocupado por su dotación, menos entrenadas que los británicos en artillería y menos fiables en cuanto a lealtad. Bastantes marinos habían sido reclutados a regañadientes y la mayoría de la flota era conservadora y partidaria del depuesto Estatúder; que veían a los franceses como invasores en vez de libertadores.

Sin contar que debería combatir contra la flota de Duncan, la cual merodeaba cerca y desconocía su verdadero tamaño. No obstante, el gobierno de la República de Batavia le ordenó partir, mientras le recordaba “cuantas veces los almirantes holandeses han mantenido el honor del pabellón nacional incluso cuando sus fuerzas eran inferiores a las del enemigo”. En pocas palabras, debía

hacerse a la mar para no quedar desacreditados. Una gran victoria frente a Gran Bretaña, un archienemigo histórico de Holanda probablemente aumentaría el apoyo popular al nuevo régimen.

La batalla

Para la batalla, Duncan había pensado emular al almirante Howe e intentaría realizar la misma acción que en la batalla del Glorioso 1° de Junio; situarse en paralelo y luego ordenar que cada buque rompiese la línea de batalla enemiga por un sitio distinto, terminando en una lucha de acciones individuales entre los navíos.

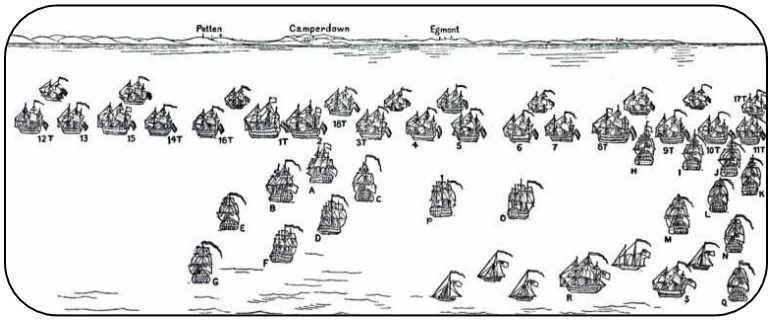
Respecto a su predecesor, Duncan contaba con la ventaja de tratarse de una táctica naval más conocida y aceptada por sus comandantes, los cuales sabían que era exitosa.

Por su parte, de Winter decidió que aquella ocasión la prudencia sería la mejor estrategia. Todavía no conocía el tamaño de la fuerza a la que se enfrentaba y dada a la escasa preparación de sus marinos, no podía permitirse hacer maniobras marineras demasiado elaboradas.

Además, con su experiencia contra los británicos, decidió que para repeler su ataque lo mejor era formar sus buques en una sólida línea de batalla para maximizar su potencia de fuego.

Ambas flotas levaron anclas y tardaron unas horas en avistarse. Gracias a la fragata Circe el enemigo fue divisado oportunamente. Estaban cerca de la costa de Holanda septentrional, conocida por sus corrientes frías y fuertes vientos; aunque no impidió que los civiles que vivían en la zona colindante se congregaran para ver el encuentro.

A la 9 de la mañana del 11 octubre 1797, Duncan movió la primera ficha al ordenar que la flota formara en línea e intentase acercarse a los holandeses para lanzar el ataque planeado. Por la forma de moverse, de Winter se percató de las intenciones de Duncan y dirigirse hacia aguas menos profundas, manteniendo la formación; de esta forma los británicos quedarían concentrados en un punto y mientras intentasen reorganizarse, podría obtener ventaja. Además, cabía la posibilidad de que alguno de ellos se varara.



Plan de acción del combate naval de Camperdown.

Duncan observó los movimientos holandeses y tuvo que corregir la ruta en más de una ocasión. Después ordenó disparar un cañón para indicar a sus comandantes que el momento había llegado, era las 11:00.

Luego, para evitar un contraataque holandés, ordenó anular el ataque y en vez de atacar en forma individual, la flota formaría en dos columnas contra la formación enemiga: una a barlovento mandada por Duncan y otra a sotavento bajo Onslow.

La idea era buena, pero de repente algunos buques del escuadrón de sotavento indicaron que no entendían el mensaje. ¿Qué estaba pasando? La respuesta, es que, si bien esta táctica ya estaba en los códigos de señales, la flota de Duncan se componía de buques que estaban en otras flotas y no todos tenían los códigos actualizados.

Para suerte para Duncan, sus comandantes tras la batalla del Glorioso 1° de Junio habían aprendido la lección y ante la duda, lo mejor era seguir con el ataque.

Duncan sólo pudo ver impotente como sus buques continuaban acercándose al enemigo, eso sí apiñados y desordenados; por lo que tuvo que poner orden mientras decía: Estoy decidido en luchar por tierra si no puedo hacerlo en el mar.

Mientras de Winter quedaba confundido por las maniobras británicas, se percató que, a causa de la inexperiencia de sus marinos, se habían abierto brechas en su formación. Sabiendo que esto suponía un riesgo terrible, ordenó a sus fragatas y buques menores (los cuales estaban mejor

armados que las fragatas británicas) que formaran una segunda línea de batalla para cubrir los espacios; eran la 12:05.

Finalmente llegó el momento decisivo, ambas flotas terminaron el acercamiento y empezó el combate: costado contra costado, abordajes y fuego de fusilería. Es interesante comentar que los holandeses combatían igual que los ingleses; es decir, en lugar de apuntar a las velas y mástiles (como los franceses) preferían disparar directamente a los cascos de los enemigos; por lo que los británicos siempre consideraron esta batalla como un duelo ante un rival igual.

En medio de la refriega, un proyectil impactó en el palo mayor del navío insignia, rompiendo su parte superior; cayendo la insignia del almirante. La insignia del almirante es un elemento de gran importancia y su arriada podría ser interpretado como un signo de capitulación.

Almirante Duncan recibe la espada del almirante De Winter en la Batalla de Camperdown, por Samuel Drummond (1827)

Pero antes de que el caos se propagara por las filas británicas, el marinero Jack Crawford tomó la insignia y trepando en medio de una lluvia de balas y astillas, consiguió clavarla en su sitio; evitando que la flota cayera en caos.

Poco a poco de Winter y los buques del centro entraron en acción. Fue el lugar donde se combatió más duro para repeler a los británicos y donde más bajas hubo.

Viendo tal destrucción el contralmirante Johan Arnold Bloys van Treslong reorganizó lo que quedaba de retaguardia e intentó socorrer a de Winter en su buque insignia. Lamentablemente todos los intentos fueron frustrados a causa del cambio del viento y en medio de los ataques británicos y la costa, le era imposible maniobrar.

El contralmirante Samuel Story, no solo había salvado a su buque, sino que embarcó en una fragata para seguir el combate. Viendo el desarrollo de los acontecimientos también decidió evacuar los buques menores.

Su marcha precedió la maniobra de Onslow, quien tras el éxito en la retaguardia ordenó que los buques menos dañados apoyaran el ataque al centro. La batalla estaba decidida y el golpe final vino de mano del capitán William Blight, quien le propinó una andanada a la popa del buque insignia.

De Winter viendo que no tenía escapatoria, ni vendrían refuerzos, con su buque totalmente desmantelado y con un total de 156 bajas entre heridos y muertos decidió arriar el pabellón de combate y rendirse.

De Winter fue traído ante Duncan. Aquel, en señal de rendición quiso entregarle su sable; pero para sorpresa de todos los presentes incluido el mismo almirante holandés, Duncan en un acto de respeto al enemigo vencido se negó a tomarlo mientras decía: Preferiría estrechar la mano de un hombre valiente en vez tomar su espada.

El balance final fue de 203 muertos y 622 heridos en las filas británicas; mientras que los holandeses sufrieron 540 muertos, 620 heridos y 11 buques capturados.

En Gran Bretaña la batalla fue enormemente celebrada. Pese a los motines, el espíritu y el poder de la armada seguían intactos; había un nuevo éxito digno de brillar al lado de las grandes batallas de la Royal Navy.

Desde el punto de vista holandés fue una desastrosa derrota. En el consejo de guerra resultante, excluía al VA de Winter quien quedó rodeado por una especie de aureola de héroe y evidentemente al gobierno se consideró 100% libre de cualquier tipo de responsabilidad. Pero se había sufrido una gran derrota y a ojos de los políticos alguien tenía que cargar con la culpa.

Bajas	
• 203 muertos • 622 heridos	• 540 muerto • 620 heridos • 7 navíos de línea capturados • 4 fragatas capturados

Comentario

El almirante Duncan logra engañar a los neerlandeses, haciéndoles creer que estaba acompañado por muchos buques, cuando la realidad es que varias unidades permanecieron amotinadas y no habían zarpado.
Cuando se da la batalla, el motín ya había sido superado.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos XL y XLI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- War At Sea in The Age of Sail 1650-1850. Andrew Lambert. 2000. Cassell, Wellington House.

Links recomendados

- Glorioso 1 junio 1794: https://www.youtube.com/watch?v=FZj_ak8O2k8
- Cabo San Vicente: https://www.youtube.com/watch?v=v-2bNxdxDCM
- Camperdown: https://www.todoababor.es/historia/la-batalla-de-camperdown/

CAPÍTULO 06 EL IMPERIO MARÍTIMO DE GRAN BRETAÑA.

INTRODUCCIÓN

Las fuerzas navales de la época eran veleros de madera armados con cañones de "avan carga" que disparaban balas esféricas inertes a no más de 2500 metros. Los buques de guerra se clasificaban en función del número de cañones que poseían en:

- Navíos: 60 a 100 cañones y tripulados por 800 hombres.
- Fragatas: 40 cañones.
- Corbetas: 20 cañones.
- Bergantines: 16 cañones.

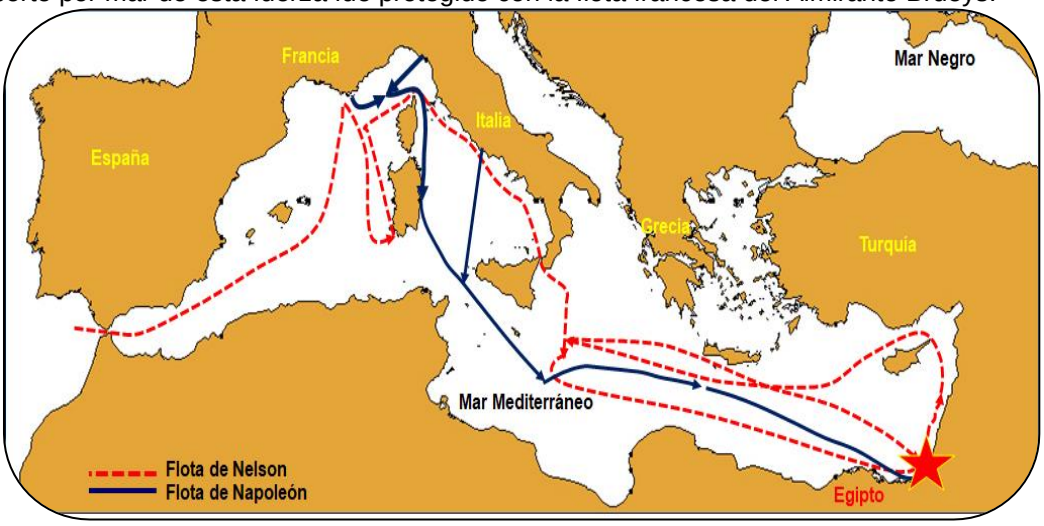
La Armada inglesa llegó a contar, en 1790, con 161 navíos de línea en todo el mundo.

Las operaciones navales inglesas en el enfrentamiento con Francia se encauzaron principalmente a mantener el bloqueo de los puertos franceses y a la lucha por el Control del Mar, con el objeto de consolidar sus Líneas de Comunicaciones Marítimas y con ellas la hegemonía comercial.

Batalla de Aboukir o del Nilo (1 agosto 1798)

Beligerantes	
República Francesa	Reino de Gran Bretaña
Comandantes	
François-Paul Brueys D'Aigalliers	**Horatio Nelson**
Fuerzas	
• 13 navíos de línea (uno de 120 cañones, tres de 80 cañones, nueve de 74 cañones) y cuatro fragatas	• 14 navíos de línea (trece de 74 cañones y uno de 50 cañones)

En cumplimiento al plan mediante el cual se afectaría seriamente la economía inglesa, consistente en la conquista de la India, Napoleón condujo una poderosa expedición militar a Egipto. El transporte por mar de esta fuerza fue protegido con la flota francesa del Almirante Brueys.



Persecución de la flota francesa por Nelson[104]

Nelson recibió la misión de destruir esta fuerza para lo cual efectuó una larga rebusca en el Mediterráneo hasta localizar la flota francesa en la Bahía de Aboukir, que ya había desembarcado las tropas en Alejandría.

[104] https://www.todoababor.es/historia/batalla-del-nilo-o-batalla-de-aboukir-1798/

Nelson decidió atacar de inmediato al sorprender a los franceses fondeados en línea de fila y amarrados entre sí proa con popa, formando una muralla defensiva flotante, como era el procedimiento normal.

La idea francesa era cerrar la bahía con esta muralla, que corría de los bajos de un extremo al otro, de manera de impedir el ingreso a al interior. Como parte de la dotación francesa se encontraba en tierra haciendo aguada y víveres, se pensó que esta disposición permitiría defenderse bien de un ataque.

Nelson en la batalla de Aboukir o del Nilo[105]

Comenzaba a atardecer y se presenta Nelson con su flota. Los franceses suponían que la acción se iniciaría al amanecer del día siguiente. Pero Nelson los sorprende y los ataca de inmediato.

La táctica tradicional consistía en formar la línea de batalla paralela a la del enemigo, pero Nelson, para evitar que el primer buque sufriera las salvas de todos los enemigos, dispuso que el primer buque fondeada frente a la primera nave francesa, el segundo buque frente a la siguiente nave enemiga y así sucesivamente.

Pero, el primer buque inglés notó que había un gran espacio entre la nave de vanguardia francesa y los bajos de la costa y decidió ingresar al interior de la formación enemiga y atacarla por ambas bandas.

106

Así, el ataque se concentró inicialmente en la vanguardia francesa dejando a la retaguardia descolocada e imposibilitada de participar por tener el viento en contra.

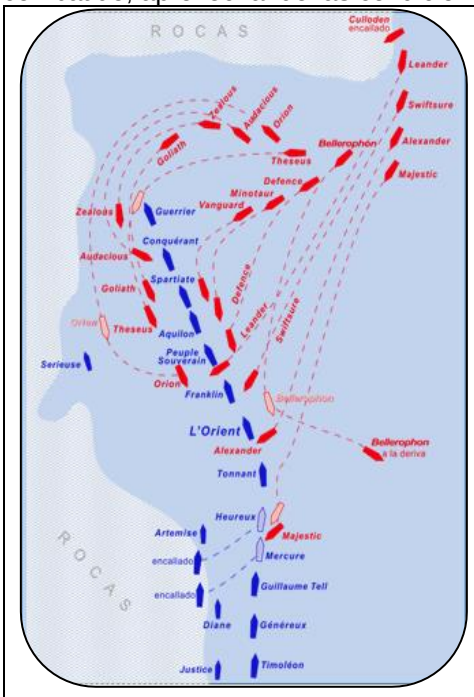
Iniciado el ataque, algunos comandantes cruzaron con sus buques por la proa y centro de la línea enemiga dejando a los franceses entre dos fuegos, contribuyendo a consolidar la victoria. El buque insignia, el “Orient” de 120 cañones, fue destruido al volar su santabárbara.

---

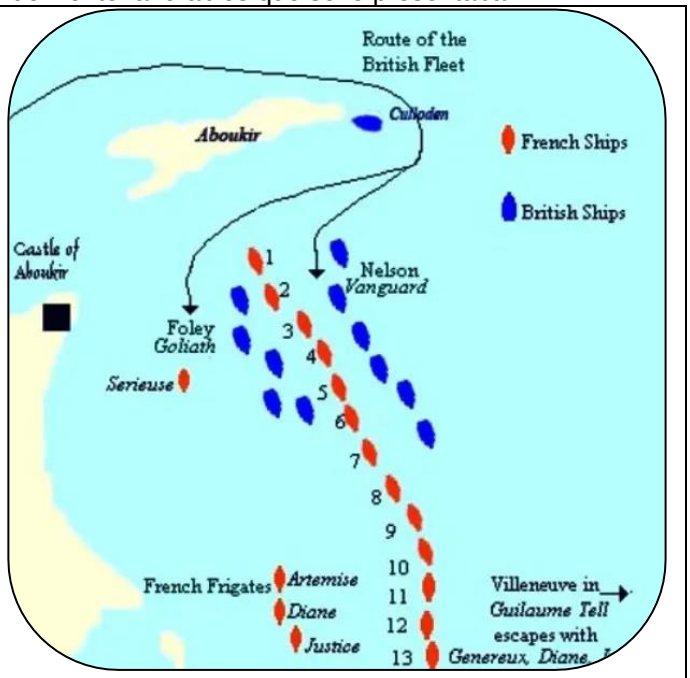
[105] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

[106] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo

Al amanecer, el Almirante Villeneuve escapó con 4 buques de la retaguardia, que no habían combatido, aprovechando las condiciones de viento favorables que se le presentaban.



107



108

Los franceses perdieron 11 de sus 15 buques y 3.200 hombres mientras que los ingleses sufrieron daños en sus unidades y tuvieron 895 bajas.

Nelson recibió honores y fortuna, demostrando en esta acción su extraordinaria capacidad como táctico y líder.

Napoleón quedó aislado de Francia y sólo casi medio año después pudo volver secretamente sin sus tropas, las que debieron mantenerse en Egipto por más de dos años, sufriendo grandes bajas.

Bajas	
República Francesa	Reino de Gran Bretaña
• 2000-5000 bajas • 2 navíos de línea destruidos • 9 navíos de línea capturados • 2 fragatas destruidas • 3000-3900 capturados	• 218 muertos y 617 lesionado

Consideraciones de la batalla:

Destaca la tenacidad y perseverancia con que Nelson efectúa con empeño la rebusca del enemigo.
Se evidencia una excelente doctrina común de sus comandantes.
Nelson hace uso de la *Sorpresa* al atacar de inmediato, antes del anochecer, y al *concentrar* sus fuerzas sobre una parte del enemigo.
Los británicos ingresan al interior de la formación francesa, atacándolos por las dos bandas. La flota francesa no estaba preparada para defenderse por ambas bandas (personal desembarcado)
Nelson conquista el Control del Mar en el Mediterráneo y salva a la India.

[107] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo
[108] https://es.topwar.ru/232757-morskoe-srazhenie-pri-abukire.html

Batalla de Copenhague (2 abril 1801)[109]

La "batalla más dura" del almirante Lord Nelson, contra la flota y la capital danesas de Copenhague el 2 de abril de 1801

Almirante Lord Nelson

Príncipe heredero danés Federico

Como una forma de contrarrestar la efectividad de las operaciones navales desarrolladas en su contra por Inglaterra, particularmente el bloqueo marítimo a que estaba sometido, Napoleón promovió la formación de la Liga de los Neutrales con Dinamarca, Rusia, Suecia y otras ciudades estados.

Beligerantes	
Reino Unido	**Reino de Dinamarca y Noruega**
Comandantes	
Hyde Parker	Olfert Fischer
Horatio Nelson	Steen Bille
Fuerzas	
Nelson • 12 navíos de línea • 5 fragatas • 7 bombardas • 6 buques menores Parker (reserva): • 8 navíos de línea	Fischer: • 7 navíos de línea • 10 buques menores Bille: • 17 navíos de línea • 1 batería terrestre

Inglaterra envió al Almirante Sir Hyde Parker al Báltico con instrucciones de atacar a los miembros de la Liga y lograr su disolución. El segundo en el mando era el Almirante Nelson.

Después de atravesar el Paso de Sund, pegados a la costa sueca asumiendo acertadamente que sus fuertes no dispararían por los desacuerdos políticos que tenía Suecia con el zar de Rusia, que patrocinaba la Liga, la escuadra inglesa quedó en condiciones de atacar a la flota danesa, escogida prioritariamente como blanco por el alto riesgo de que Napoleón la utilizara para operar contra Inglaterra.

[109] https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-copenhagen/

Las unidades danesas estaban bajo la protección de sus fuertes y de una línea de baterías flotantes.

La noche del 30 al 31 de marzo fue usada en sondar y reconocer los sectores más importantes del canalizo por donde deberían navegar.

En la aproximación al combate después de haber permanecido fondeados al SE de Copenhague, se vararon tres navíos sin que esto interfiriera lo planificado.

El Almirante Parker, que debía intervenir desde el norte para neutralizar las poderosas baterías que protegían la ciudad y el extremo norte del canalizo, sólo pudo observar el desarrollo de la batalla sin poder participar en las acciones como estaba planeado por impedírselo la dirección del viento que le era adversa.

Cámara del HMS Elephant la noche antes de la batalla por Thomas Davidson

HMS Elephant buque insignia de Nelson

Constatando, en medio del combate, que Nelson estaba en malas condiciones bajo el fuego enemigo le ordenó, mediante banderas, que se retirara. Aquí se dio el hecho de que Nelson, mirando la orden con el catalejo puesto en su ojo ciego dijo que no veía la señal que le está mandando el Almirante Parker y dispuso continuar la lucha.

En realidad, Nelson consideró de mayor peligro retirarse y concibió establecer una tregua negociando su salida con el Príncipe danés, incluidos sus buques varados, a cambio de no bombardear la ciudad. Lo propuesto fue aceptado, aunque Inglaterra fue duramente criticada internacionalmente por la forma innoble en que fue logrado.

Nelson también intentó persuadir al Príncipe para que se retirara de la Liga, pero este se negó terminantemente. Sin embargo, con la muerte del Zar en esos días la alianza se disolvió.

Así, los neutrales que pretendían reemplazar a la Marina Mercante francesa para obtener las correspondientes ventajas económicas que el tráfico comercial representaba, no lograron su intento.

Bajas	
• 350 muertos • 850 heridos	• 1600-1800 muertos o heridos • 3 buques hundidos • 12 buques capturados

Buques y Armamentos en la Batalla de Copenhague

La vida en un velero de guerra de los siglos XVIII y XIX, particularmente en los grandes navíos de línea, era ajetreada y dura. La disciplina se imponía con extrema violencia, las pequeñas infracciones se castigaban con latigazos públicos. La comida, lejos de ser buena, se deterioró a medida que los buques pasaban tiempo en el mar. El agua potable era escasa y generalmente salobre. La escasez de cítricos y verduras frescas hizo que el escorbuto se estableciera rápidamente. El gran peso de las armas y el equipo y la necesidad de trepar por los aparejos en condiciones climáticas adversas con frecuencia causaban lesiones graves.

Los buques de guerra llevaban su armamento principal en baterías laterales a lo largo de los costados. Los buques se clasificaron según el número de cañones que llevaban o el número de cubiertas que llevaban baterías.

El tamaño del arma en la línea de buques de batalla era de hasta 24 libras, disparando pesadas bolas de hierro o balas de cadena y eslabón diseñadas para destrozar aparejos. La primera descarga, cargada antes de que comenzara la acción, era siempre la más eficaz.

Los buques maniobraron para lanzar andanadas de la manera más destructiva; el mayor efecto se lograba disparando a la popa o la proa de un enemigo, de modo que el disparo recorría la longitud del buque, causando estragos y destrucción.

Los buques daneses en la Batalla de Copenhague estaban amarrados a los embarcaderos. Los buques británicos anclaron junto a la flota danesa amarrada y los disparos fueron de costado a costado a una distancia de unas pocas yardas.

Artilleros en la cubierta principal[110]

Los buques llevaban una variedad de armas más pequeñas en la cubierta superior y en el aparejo, desde cañones giratorios que disparaban metralla o botes (bolsas de balas de mosquete) hasta mosquetes y pistolas de mano, cada tripulación buscaba aniquilar a los oficiales y marineros enemigos en la cubierta.

Las heridas en los combates navales del siglo XVIII eran terribles. Las balas de cañón arrancaron extremidades o, al golpear cubiertas de madera y amuradas o armas y estructuras metálicas, arrojaron fragmentos de astillas por todo el buque y causaron heridas horribles. La caída de mástiles y aparejos infligió graves lesiones por aplastamiento. Los marineros estacionados en lo alto cayeron al mar por el colapso de los mástiles y los aparejos y se ahogaron. Se causaron grandes pérdidas cuando un buque finalmente se hundió.

Las tripulaciones de los barcos de todas las naciones eran duras y disciplinadas. Los británicos, con un servicio de bloqueo continuo contra Francia y España, estaban particularmente bien entrenados.

Los comandantes británicos eran responsables de reclutar a la tripulación de sus buques. Los hombres fueron llevados dondequiera que pudieran encontrarlos, en gran parte por la pandilla de prensa. Todas las nacionalidades sirvieron en buques británicos, aunque varios buques permitieron que los tripulantes daneses se transfirieran en lugar de servir contra sus propios compatriotas.

[110] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

La lealtad de una tripulación residía principalmente en su buque. Una vez que el fragor de la batalla se calmó, hubo poca animosidad contra el enemigo. Las tripulaciones británicas hicieron grandes esfuerzos para rescatar a los marineros de los buques daneses que se estaban hundiendo al final de la Batalla de Copenhague.

La batalla

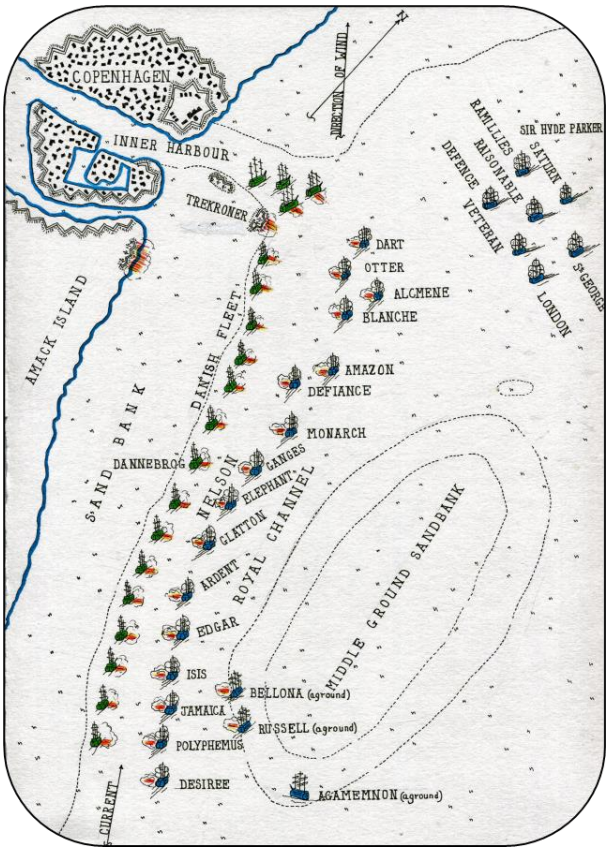
A principios de 1801, Gran Bretaña se enfrentó a una coalición de estados del norte de Europa, dirigida por Francia, combinados en neutralidad hostil contra Gran Bretaña, la Confederación del Norte. Esos estados eran Rusia, Dinamarca, Suecia y Prusia. El Almirantazgo Británico ordenó al Almirante Sir Hyde Parker con una flota británica al Báltico, con el Almirante Lord Nelson como su segundo al mando, para disolver la confederación.

El 18 de marzo de 1801, la flota británica fondeó en el Kattegat, la entrada al Báltico desde el Mar del Norte, y los diplomáticos británicos partieron hacia Copenhague.

El plan de Nelson era que la flota británica atacara al escuadrón ruso que invernaba en el puerto de Revel, siendo la armada rusa la fuerza naval más fuerte y dominante en el Báltico.

Había falta de confianza entre Parker y Nelson; Parker mantuvo a Nelson a distancia, mientras los diplomáticos británicos negociaban con los daneses para obtener su retirada de la coalición.

Las negociaciones con los daneses exasperaron a Nelson, un hombre de acción, que quería atacar a los daneses y destruir su flota, antes de pasar a Revel y los buques rusos. El buque insignia de Nelson, el HMS St George, había sido autorizado para la acción durante una semana.



Mapa de batalla de Copenhague por John Fawkes

El 23 de marzo de 1801, Parker convocó un consejo de guerra en el que los diplomáticos británicos revelaron que el príncipe heredero danés y su gobierno, activamente hostil a Gran Bretaña, no estaban preparados para retirar a Dinamarca de la coalición y que se estaban fortaleciendo las defensas de Copenhague.

Nelson instó a que la flota danesa fuera atacada sin demora, diciendo: "Que sea por el estrecho, por el cinturón, o, de cualquier forma, no pierdas ni una hora".

El 26 de marzo de 1801, la flota británica se dirigió hacia Sound, la puerta de entrada al Báltico y la gran fortaleza danesa de Kronenburg. Preparándose para la batalla, Nelson trasladó su bandera al buque más pequeño Elephant, de 74 cañones, cuyo capitán, Foley, había liderado el ataque en la Batalla del Nilo.

El 30 de marzo de 1801, el viento era propicio para el avance británico sobre Copenhague y la flota británica pasó el Sound, manteniéndose del lado sueco.

En el evento, los suecos mantuvieron el fuego, mientras que los daneses en Cronenburg dispararon sin efecto, el alcance era demasiado grande. La flota británica ancló cinco millas debajo de Copenhague, lo que permitió a los oficiales superiores reconocer las defensas de la ciudad en el lugre Skylark. Durante este reconocimiento, las boyas clave, retiradas por los daneses, fueron reemplazadas por pilotos y capitanes de vela en el servicio británico.

Según el plan británico, el comandante en jefe, el almirante Sir Hyde Parker, avanzaría desde el norte con los buques británicos más grandes, evitando así cualquier ataque de relevo de la

flota sueca o de un escuadrón ruso. Nelson llevaría su división al canal fuera del puerto de Copenhague y, navegando hacia el norte por el canal, atacaría a los buques de guerra daneses amarrados a lo largo de la orilla, hasta llegar a los buques más grandes amarrados por la poderosa fortaleza danesa de Trekroner, en la entrada al puerto de Copenhague.

El almirante Sir Hyde Parker dejó generosamente la planificación a Nelson, incluso ofreciéndole dos buques de línea más para su escuadrón de los que Nelson había solicitado.

El 1 de abril de 1801, Nelson llevó a cabo su reconocimiento final en la fragata Amazon. El capitán del Amazonas, el Capitán Riou, lo impresionó muy favorablemente y Nelson decidió darle un papel principal en el ataque.

En la noche del 1 de abril de 1801, Nelson redactó sus planes finales e informó a sus oficiales, mientras que el Capitán Hardy se aventuró hasta los buques daneses en un bote largo y realizó sondeos; los pilotos colocando la última de las boyas.

Buque del comandante Riou HMS Amazon

Comandante Riou quien condujo ataque a fortaleza Trekroner Fortress. Murió en la batalla

El plan de Nelson era simple: sus buques en línea navegarían hacia el canal interior, Royal Passage, cada buque anclando en su lugar designado y atacando a su rival danés asignado. El Capitán Riou en el HMS Amazon debía liderar un escuadrón de buques más pequeños y atacar la Fortaleza Trekroner, que sería asaltada por infantes de marina y soldados en el momento adecuado, después de haber sido reducida por el bombardeo.

A las 8 a.m. del 2 de abril de 1801, comenzó el asalto, con el buque de Su Majestad Edgar (Capitán Murray, 74 cañones) al frente de la división desde su fondeadero y virando desde las profundidades exteriores hacia el Pasaje Real. Inmediatamente, el desastre golpeó a la división de Nelson cuando el HMS Agamemnon (Capitán Fancourt, 64 cañones), el viejo buque de Nelson, incapaz de sortear el giro hacia el canal, encalló en el bajío conocido como Middle Ground. Polifemo (Capitán Lawford, 64 cañones), asumiendo el papel principal de Agamenón, hizo que la U girara hacia el Pasaje Real y fue atacado intensamente por el buque danés Provesteen (Capitán Lassen, 56 cañones).

Los siguientes buques, Isis (Capitán Walker, 50 cañones), Glatton (Capitán William Bligh, 54 cañones) y Ardent (Capitán Bertie, 64 cañones), dieron la vuelta y, anclados, se enfrentaron a los buques daneses que les habían asignado.

Al intentar pasar estos buques, Bellona (Capitán Thompson, 74 cañones) aterrizó en el bajío de Middle Ground, al igual que el siguiente Russell (Capitán Cumming, 74 cañones). Pegados rápidamente, estos buques dispararon contra los daneses lo mejor que pudieron, pero varios de los cañones del Bellona estallaron, matando a sus tripulaciones, debido a la edad o a la mala fundición de los cañones, o a la sobrecarga en un esfuerzo por lograr un mayor alcance.

La puesta a tierra de Agamemnon, Bellona y Russell hizo que la Fortaleza Trekroner quedara sin marcar, lo que requirió que Riou llevara a cabo el bombardeo con su escuadrón de embarcaciones más pequeñas, el humo que se elevaba ocultaba sus buques y los protegía inicialmente de daños excesivos.

Nelson, en Elephant (Capitán Foley, 74 cañones), tomó el fondeadero asignado a Bellona, con Ganges (Capitán Freemantle, 74 cañones) y Monarch (Capitán Moss, 74 cañones) fondeando inmediatamente frente a Elephant. Con la línea en su lugar, la batalla se convirtió en un duro combate de artillería entre los buques británicos y los buques y baterías daneses, flotantes y terrestres, que duró unas dos horas.

Lord Nelson coloca el telescopio en su ojo ciego

Hacia el norte, el almirante Sir Hyde Parker, el comandante en jefe británico, presenció con creciente ansiedad el intenso bombardeo, mientras los grandes buques de línea de su escuadrón avanzaban lentamente por el canal, el viento favorable para Nelson, pero contrario para ellos. Al ver la intensidad de la batalla, Parker concluyó que debería darle a Nelson la oportunidad de interrumpir la acción y levantó la señal para retirarse, dando a la batalla su episodio más famoso.

El oficial de comunicaciones de Nelson, al ver el mensaje del buque insignia, preguntó si la señal del comandante en jefe debería repetirse a los otros buques, a lo que Nelson indicó que solo se enviaría un acuse de recibo, mientras que la señal 16, la orden de acción cercana., ser mantenido.

Ningún buque de la división de Nelson actuó a la señal de Parker, excepto el escuadrón del Capitán Riou, que atacó la Fortaleza Trekroner. Riou, esperando que Nelson cancelara el asalto, giró su buque para comenzar la retirada. Los daneses redoblaron su fuego, causando daños significativos y bajas en los buques de Riou, con un disparo derribando a un grupo de marines y el siguiente matando al propio Riou.

Teniente Willemoes, Real Armada Danesa a bordo del Gerner Radeau por Christian Mølsted

Batería flotante danesa y un navío bajo fuego

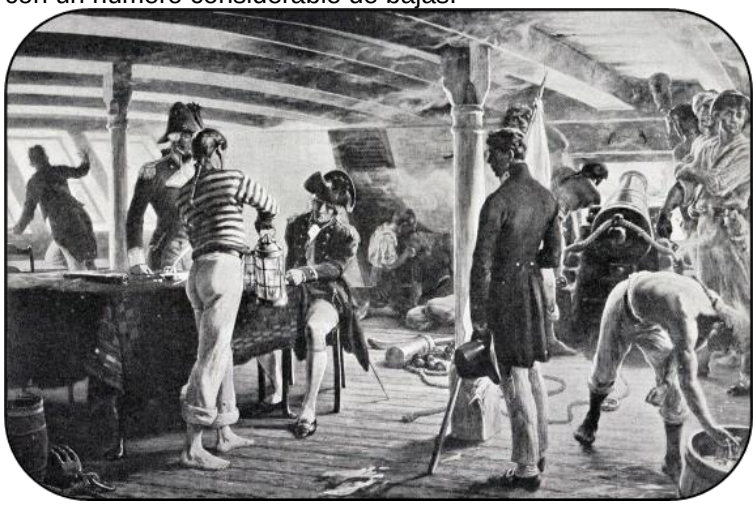
Nelson se volvió hacia el coronel Stewart, al mando del contingente de soldados llevados en la flota, y dijo: "¿Sabe lo que se muestra a bordo del comandante en jefe?" ¡Número 39, para dejar la acción! ¡Deja la acción! Ahora maldita sea si lo hago. Volviéndose al lado de su capitán de bandera, Nelson dijo: 'Sabes, Foley, solo tengo un ojo. A veces tengo derecho a ser ciego". Luego, Nelson levantó su telescopio hasta su ojo ciego y dijo: "Realmente no veo la señal".

A las 2 de la tarde del 2 de abril de 1801, gran parte de la línea danesa dejó de disparar, con los buques a la deriva y en llamas, varios habiéndose rendido, sus capitanes ahora a bordo del Elephant.

El Capitán de navío Thesiger, un oficial británico con amplia experiencia en el Mar Báltico por su servicio en la marina rusa, desembarcó con correspondencia de Nelson para el Príncipe heredero danés, invitando a un armisticio. Durante las negociaciones, solo las baterías en la isla Amag, en el extremo sur de la línea danesa, la Fortaleza Trekroner y algunos buques continuaron disparando.

Un alto oficial danés, el ayudante general Lindholm, subió a bordo del Elephant para negociar y ordenó a la Fortaleza Trekroner que dejara de disparar en su camino. Los buques británicos también cesaron el fuego y la batalla terminó efectivamente.

El Defiance (Buque insignia del contralmirante Graves: Capitán Retalick, 74 cañones) y Elephant encallaron y el buque insignia danés, Dannebroge (Capitanes Fischer y Braun, 80 cañones), encalló y explotó, con un número considerable de bajas.



Nelson escribiendo la carta al príncipe heredero de Dinamarca por Thomas Davidson

A la mañana siguiente, 3 de abril de 1801, Nelson subió a bordo del buque danés Syaelland, anclado bajo los cañones de la Fortaleza Trekroner, y tomó la rendición de su capitán Stein Bille, quien se negó a atacar a cualquier oficial que no fuera el propio Nelson.

Las cañoneras británicas remolcaron el buque danés para agregarlo al grupo de buques daneses que habían sido capturados en la batalla. 19 buques daneses fueron hundidos, quemados o capturados.

Justo antes de la Batalla de Copenhague, el 24 de marzo de 1801, el zar de Rusia, Pablo I, fue asesinado por miembros de la corte de San Petersburgo y reemplazado por su hijo antifrancés, Alejandro I. El efecto de la Batalla de Copenhague y el asesinato del zar provocaría el colapso de la Confederación del Norte.

Bajas

Las bajas británicas fueron 253 hombres muertos y 688 heridos. Ningún buque británico se perdió. Los daneses perdieron 790 hombres muertos, 900 hombres heridos y 2000 hechos prisioneros.

Comentario:

Nelson no hace caso a la orden de retirarse del combate que le dio Sir Hyde Parker.
Dada su tenacidad, obliga a los daneses a negociar y aceptar sus condiciones.

Maniobra Estratégica de Napoleón de 1805

Napoleón inició en 1801 los preparativos para invadir Inglaterra, en base a un poderoso ejército que debería ser transportado a través del Canal de la Mancha, zarpando desde Boulogne y

embarcado en buques, plataformas y barcazas preparadas para ello. Inglaterra, conociendo estos preparativos, intentó dos veces atacar y destruir los medios que se iban acumulando, pero aun siendo Nelson quien dirigió las acciones, no dieron resultado (2 y 15 agosto 1801).

La paz de Amiens, de marzo 1802, suspendió momentáneamente los preparativos franceses, situación que duró sólo hasta el año siguiente, en que, rotas las relaciones entre Francia e Inglaterra, se reanudaron con las actividades en Boulogne.

Napoleón comprendía que para materializar su proyecto debía tener, aunque parcial y momentáneamente, el control de las aguas del Canal para permitir la invasión. El ejército que preparó llegó a contar con 150.000 hombres y disponía de más de 2.000 embarcaciones para el cruce.

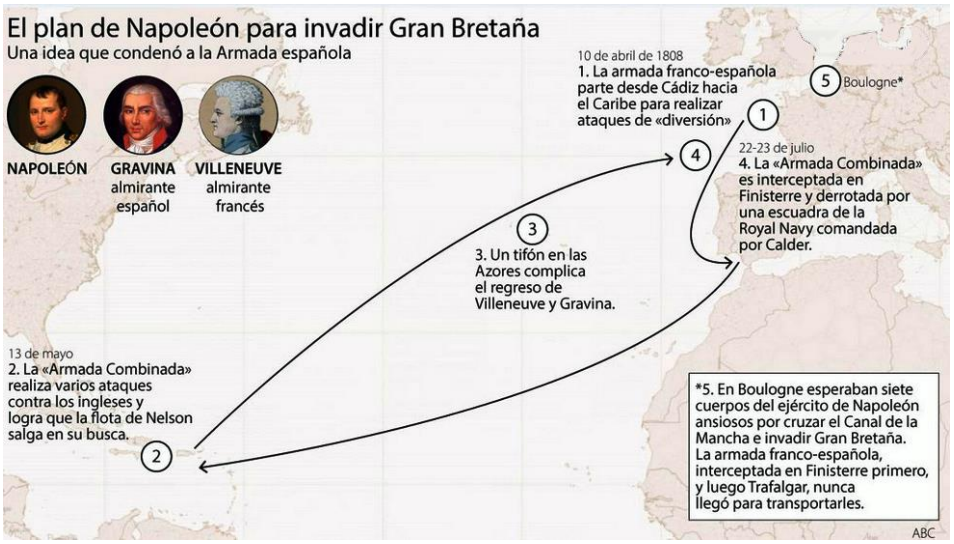
Almirante francés Villeneuve[111]

Francia tenía sus buques de guerra distribuidos en Brest, Toulon y Rochefort. Sus aliados españoles estaban en el Ferrol y en Cádiz. Concentrarlos no era sencillo pues los puertos estaban bloqueados por los ingleses.

Si Napoleón lograba la concentración de sus unidades podía llegar a tener superioridad numérica sobre los ingleses y el control del mar necesario para la invasión.

Así, después de muchos planes e intentos frustrados para engañar a los ingleses, se dio ejecución a una maniobra que disponía que las Escuadras de Rochefort y Toulon se reunieran en las Antillas, en enero 1805, hostilizando las colonias británicas para atraer a las fuerzas navales inglesas y aliviar la presión que ejercían sobre los puertos franceses y españoles, permitir el zarpe de los buques bloqueados y lograr la concentración indispensable en el Canal para asegurar la invasión.

Al mismo tiempo, la escuadra que estaba en Brest debía transportar un cuerpo de Ejército a Irlanda para apoyar la sublevación allí existente contra el Reino Unido y producir también un apremio a los ingleses que los obligara a enviar una fuerza naval para oponerse al desembarco, alejándola del Canal.



Maniobra estratégica de Napoleón para invadir Inglaterra[112]

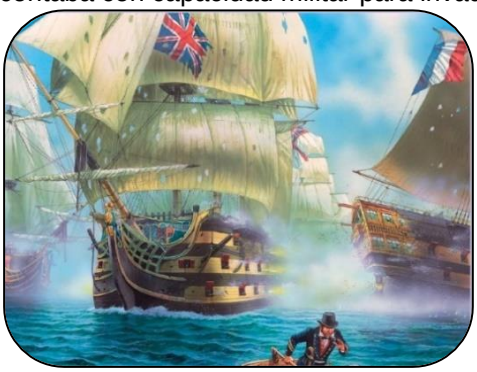
Para que una Maniobra Estratégica sea efectiva es indispensable que se cumplan oportunamente los objetivos de cada una de sus partes o fases. En este caso, un temporal hizo regresar a su base al VA Villeneuve con la escuadra de Toulon permaneciendo allí hasta marzo y dejando en espera a la escuadra de Rochefort en Centro América. Al zarpar finalmente el Almirante Villeneuve

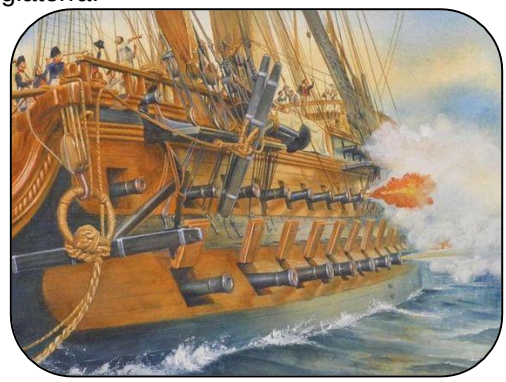
[111] http://atenas-diariodeabordo.blogspot.com/2020/01/galdos-trafalgar-la-batalla.html

[112] https://www.abc.es/historia/abci-desquiciado-plan-napoleon-para-invadir-gran-bretana-desangro-armada-espanola-202001222330_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

hacia Centro América fue perseguido por Nelson como se había planeado, quien lo forzó a regresar a Europa sin lograr su reunión con las otras fuerzas francesas. Villeneuve entró a Vigo después de un enfrentamiento sin consecuencias con buques ingleses al mando del Almirante Calder que trató de interceptarlo (25 de julio) a 80 millas del Cabo Finisterre.

Lo anterior hizo suspender la Operación en Irlanda, hizo fracasar la Maniobra y afectó las decisiones de Napoleón en el ámbito naval. Por otro lado, el ejército invasor que se concentraba en las costas francesas de canal de la Mancha fue redestinado al frente con Austria, por lo que Francia ya no contaba con capacidad militar para invadir Inglaterra.

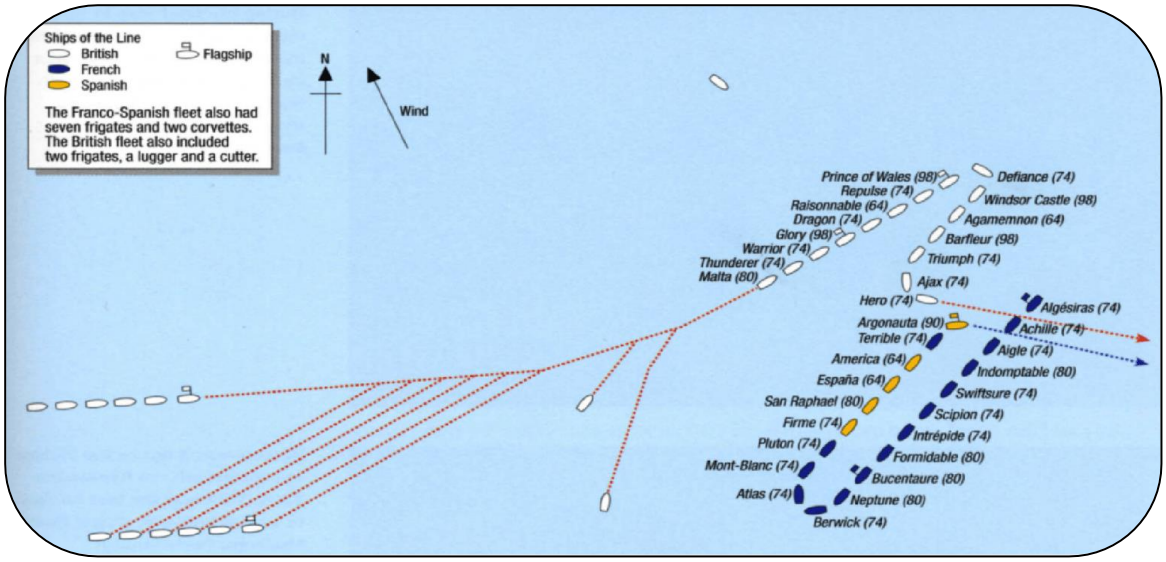




[113]

El carácter indeciso y falta de mando del Almirante Villeneuve llevó a que Napoleón lo relevara del mando, para utilizar su flota en el Mediterráneo a fin de apoyar las operaciones contra Nápoles. El Almirante, al conocer extraoficialmente la noticia, decidió zarpar junto con sus aliados españoles a pesar de la oposición de sus comandantes, aparentemente con la intensión de congraciarse con Napoleón antes de ser relevado.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805)[114]



Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). Despliegue de las flotas

El 22 de junio, cuando hubo un cambio favorable del viento, se encontraron con la escuadra británica del vicealmirante Calder, a 25 buques:

15 navíos de línea: *Prince of Wales* (98), *Glory* (98), *Barfleur* (98), *Windsor Castle* (98), *Malta* (80), *Thunderer* (74), *Hero* (74), *Repulse* (74), *Defiance* (74), *Ajax* (74), *Warrior* (74), *Dragon* (74), *Triumph* (74), *Agamemnon* ***(64)y Raisonnable (64); 2 fragatas: Égyptienne (40) y Sirius (36), así como 2 buques menores*** *Nile* y *Frisk*.

---

[113] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

[114] https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-del-cabo-finisterre-22-de-junio-de-1805/

Villeneuve tenía 20 navíos de línea, ***6 españoles***; *Argonauta* (80), *Terrible* (74), *América* (64), *España* (64), *San Rafael* (80), y *Firme* (74); ***16 franceses***: *Pluton* (74), *Mont Blanc* (74), *Atlas* (74), *Berwick* (74), *Neptune* (80), *Bucentaure* (80), *Formidable* (80), *Intrépide* (74), *Scipion* (74), *Swiftsure* (74), *Indomptable* (80), *Aigle* (74), *Achille* (74) y *Algésiras* (74), así como ***7 fragatas***: *Cornélie* (44), *Rhin* (44), *Didon* (40), *Hortense* (40), *Hermione* (40), *Sirène* (40), *Thémis* (40); y ***2 bergantines***.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). La flota británica acercándose. A la derecha los buques españoles Firme y San Rafael. Autor William Anderson. National Maritime Museum.

Las flotas se avistaron alrededor de las 11:00 horas del 22 de julio. Después de varias horas de maniobras hacia el suroeste.

Al mediodía el *Prince of Wales* (98) izó la señal para prepararse para la batalla, cuando dos columnas británicas fueron formadas, seguidos por la orden de formar en una sola línea de batalla. Esta orden fue completada a las 13:15 horas, cuando se izó otra señal para mantener el orden cercano.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). Calder en el Príncipe de Gales seguido por el repulse (74) se dirige hacia la flota franco-española al fondo. Autor William Anderson.

Mientras tanto, la flota de Villeneuve que habían estado navegando en tres columnas, había emitido señales similares, y había formado en una línea de batalla inmensa virando en redondo en busca de la escuadra británica. La escuadrilla española de Gravina, que se encontraba en un principio en la retaguardia, pasó estar en la vanguardia tras la virada, y eran los más cercanos al enemigo.

A las 15:30 horas, la flota franco-española, avanzaba en línea bien formada, precedida por una fragata, mientras en retaguardia otra fragata remolcaba el mercante con el tesoro. Las 5 fragatas restantes formaron una segunda línea sobre el lado de barlovento por el centro. Las dos flotas estaban casi en paralelo, pero todavía aproximadamente a unas 7 millas.

La distancia entre las dos flotas había disminuido, los bancos brumosos tendieron a espesarse, haciendo muy difícil la visión de los movimientos de cada flota, ni siquiera al navío que tenían delante. A las 15:20 horas, Calder izó la señal de atacar al enemigo, seguido de otras órdenes como virar en dirección sur, y formar la línea de batalla abierta y con la clara intención de cortar la línea de la franco-española.

La flota británica, con el *Hero* (74) en vanguardia, se abalanzó sobre la línea de batalla franco-española. Gravina hizo virar su buque por redondo, señalando que los demás navíos siguiesen su estela, y llevando su buque alrededor para proteger el flanco de la flota, incluyendo el mercante con el tesoro. Villeneuve también había ordenado previamente la orden de virar. El *Argonauta* (80), que había retenido el fuego, dejando pasar a la fragata británica *Sirius* (36), decidió disparar contra un adversario de más entidad, descerrajando una terrible andanada en hilera al *Hero* (74), quien no puede contestar hasta ponerse en paralelo con el buque insignia de Gravina.

A las 17:30 horas, las dos escuadras están prácticamente en paralelo en su totalidad, excepto las últimas unidades de cada escuadra, pero el combate era ya generalizado. La espesa niebla no deja ver al enemigo y se dispara casi a bulto o a los resplandores de los cañonazos. Los británicos, a sotavento de la combinada, disparan por lo alto principalmente, empezando a dañar a varios navíos de la vanguardia seriamente, que poco a poco van derivando a sotavento al quedar sin maniobra.

Los últimos 6 navíos de Villeneuve, todos franceses, se quedaron sin enemigo por ser la línea combinada más larga que la británica debido al menor número de navíos de estos. Villeneuve, que conocía este dato por las señales que le hacen desde retaguardia, no ordenó ninguna acción para que entrasen en combate de otra forma, como intentar doblar a la retaguardia británica y así atacarlos entre dos fuegos. En vez de eso ordenó mantener la línea.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). El buque británico Hero (74) atacado por tres buques españoles. Autor Nicholas Pocock.

A las 20:00 horas, tras más de tres horas sometidos a un intenso fuego los españoles *Firm*e (74) y el *San Rafael* (80), habían caído a sotavento entre la línea británica, ya que su arboladura se encontraba muy dañadas y no habían podido maniobrar para mantenerse en la línea de la combinada. Gravina, debido a la niebla, no se había enterado de este grave hecho. El *Pluton* (74), navío francés que navegaba detrás del *Firme* (74) sí se había percatado de la situación y forzó vela para tapar el hueco que han dejado los dos navíos españoles para evitar el corte de la línea por los británicos.

El *Firme* (74) le hizo señales para que acudiese en su auxilio, pero el *Pluton* (74) no las vio, o no quiso verlas, y siguió adelante, al igual que el resto de los buques franceses que pasan sin percatarse de los dos navíos, que ya se encuentran dentro de la línea enemiga. Los buques de

Calder atacaron a los solitarios buques y no tardaron en rendirlos, enviando al *Malta* (80) a tomar posesión del *Firme* (74). En las tres horas que había durado la batalla en paralelo en ningún momento Villeneuve había ordenado a su retaguardia atacar. Seguramente este sería el último combate de la historia con las clásicas líneas paralelas entre dos escuadras.

A las 20:25 horas, Calder dio la señal a la flota para abandonar la acción. Sin embargo, muchos de los navíos no la vieron o la oyeron y la lucha siguió durante una hora más en la oscuridad y la niebla. Calder entonces llevó sus buques a un rumbo nuevo, hacia el sudoeste.

El amanecer del 23 de julio encontró a las flotas a 17 millas (25 km) de distancia. Calder no estaba dispuesto a atacar por segunda vez contra adversidades superiores, tenía que proteger el *Castillo de Windsor* (98) muy dañado y el *Malta* (80) con las presas españolas capturadas. Había que considerar la posibilidad de que las flotas previamente bloqueadas en Rochefort y Ferrol pudieran hacerse a la mar y hacer la unión con la flota combinada de Villeneuve. En consecuencia, se negó a atacar y se dirigió al noreste con sus premios.

Batalla del cabo Finisterre (22 junio 1805). Buque español San Rafael (64) atacado por buques británicos. Autor Rafael Castex.

Villeneuve afirma al principio tenía la intención de atacar, pero con la muy ligera brisa tardó todo el día en llegar hasta los británicos y decidió no arriesgarse a combatir al final del día. El 24 de julio, un cambio de viento puso a la flota franco-española a barlovento de los británicos, la posición ideal para un ataque, pero en lugar de atacar, Villeneuve se desvió hacia el sur.

La batalla no fue concluyente y ambos almirantes, Villeneuve y Calder, reclamaron la victoria. Las pérdidas humanas británicas fueron 39 oficiales y hombres muertos y 159 heridos; el lado franco-español perdió 476 oficiales y hombres muertos y heridos, con otros 800 enfermos. Calder fue relevado de su mando, sometido a consejo de guerra y condenado a ser severamente reprendido por no haber reanudado la batalla los días 23 y 24 de julio y destruir la flota franco-española. Nunca volvió a servir en el mar.

La flota franco-española en el Ferrol

El 27 de junio, la flota franco-española llegó al puerto de Vigo. Los buques españoles *España* (64) y *América* (64) están muy dañados y deben ser dejados para su reparación, y el buque francés *Atlas* (74) es apartado para hospitalizar a los heridos del combate y enfermos.

El 2 de agosto la mayoría de la flota franco-española dejó el puerto de Vigo y partió hacia el de El Ferrol, donde permanecerá amarrada durante dos semanas. Allí recibió órdenes de Napoleón de dirigirse inmediatamente a Brest y Rochefort liberando a ambas escuadras o al menos una y dirigirse a Boulogne, si por causa de un encuentro o cualquier otra contrariedad no pudiera dirigirse a Boulogne, debía dirigirse a Cádiz.

El 15 de agosto reforzado con 9 buques de línea españoles, decidió dirigirse a Cádiz. La decisión de Villeneuve de ir a Cádiz arruinaría todas las esperanzas de Napoleón de realizar la invasión y de Inglaterra.

Mientras el almirante Stirling, que se había retirado de Rochefort para reforzar a Calder el 17 de julio; permitió que el contraalmirante Allemad que había sustituido a Missiessy pudo abandonar Rochefort con 5 navíos con órdenes de unirse a Villeneuve. Envió por delante a la fragata Didon para advertirle que está a punto de zarpar hacia Brest y se dirigiera allí directamente; sin embargo, la fragata sería abordada por los británicos y la escuadra de Allemad continuó hacia Vigo.

El 13 de agosto, Villeneuve zarpó de El Ferrol hacia el puerto de Brest, pero dos días después se encontró con el capitán de un mercante que le advirtió de la presencia de una gran flota de bloqueo británica delante su destino. Ordenó girar a Cádiz, para recoger más buques españoles y aumentar las posibilidades de derrotar a las escuadras enemigas.

Villeneuve divisó unas fragatas, deduciendo que eran inglesas, puso rumbo al sur para evitar el encuentro. En caso de haberse reunido con Allemad, hubiera dispuesto de 37 veleros.

21 de octubre de 1805 Batalla de Trafalgar[115] [116]

La batalla de Trafalgar tuvo lugar el 21 octubre 1805, en el marco de la tercera coalición iniciada por Reino Unido, Austria, Rusia, Nápoles y Suecia para intentar derrocar a Napoleón Bonaparte del trono imperial y disolver la influencia francesa en Europa. Dicha batalla naval está considerada como una de las más importantes del siglo XIX, donde se enfrentaron los aliados Francia y España (VA francés Pierre Villeneuve, y el teniente general del mar Federico Gravina) contra la armada británica al mando del VA Horatio Nelson, quien obtuvo la victoria.

Adversarios	Royal Navy	Flotas de Francia y España.
Comandantes	• Almirante Vizconde Lord Nelson • Vicealmirante Collingwood.	• Contraalmirante de Francia • Almirantes d'Aliva y Cisternas de España
Flotas	32 buques británicos ○ 25 navíos ○ 4 Fragatas y ○ buques menores	• 23 buques franceses y 15 españoles ○ 33 navíos de línea ○ 7 Fragatas y ○ buques menores ○ 4.000 soldados, incluyendo fusileros del Tirol, embarcados en destacamentos en las flotas francesas y española.
Vencedor	**Rotunda victoria de la Royal Navy.**	

Los acontecimientos históricos que precedieron a esta batalla se encuentran en el intento frustrado de Napoleón de invadir las islas británicas, en el que la escuadra franco-española debía distraer a la flota británica y alejarla del canal de la Mancha para dirigirla a las Indias Occidentales (el Caribe).

Este plan de distracción fracasó y se agravó con la consiguiente derrota de Finisterre (22 julio 1805). Tras esta derrota, la flota se dirigió al puerto de Cádiz, de donde zarparía el 19 de octubre hacia Trafalgar.

La flota franco-española se vio bloqueada en Cádiz por Nelson, y en septiembre Napoleón ordenó a Villeneuve navegar a Nápoles para despejar el Mediterráneo de buques británicos, pero no obedeció esta orden, permaneciendo en puerto.

La flota franco-española en Cádiz

El 20 de agosto, la flota franco-española del almirante Villeneuve arribaba en el puerto gaditano, concentrando allí un total de 18 buques de línea franceses y 15 españoles, 4 fragatas francesas y 2 bergantines.

La escuadra española embarcaba a unos 11.800 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 1.330 cañones.

---

[115] https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-trafalgar/

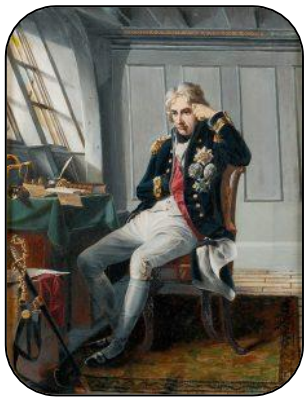
[116] https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-de-trafalgar-21-de-octubre-de-1805/

La escuadra francesa embarca a unos 14.180 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 1.527 cañones.

El estado de la flota española era lamentable. La antigüedad media de los buques franceses era de 9 años, mientras que los españoles tenían unos 24 años; antes de partir de Cádiz algunos oficiales españoles tuvieron que repintar los cascos de sus navíos a expensas de su propio bolsillo, para no avergonzarse ante los franceses. Los buques también carecían de algunos equipamientos, repuestos y provisiones.

Las dotaciones españolas pasaban por un mal momento. Algunos oficiales hacía meses que no cobran sus salarios, y una reciente epidemia de fiebre Amarilla había causado estragos entre los marinos y pescadores, debiéndose reclutar a labradores y artesanos inexpertos para recargar las baterías o maniobrar el velamen. La enfermedad mató también a miles de cabezas de ganado, por lo que la carne empezaba a escasear.

Sin embargo, los cuadros de oficiales españoles eran buenos, destacando a hombres como el almirante Gravina y Churruca, que despreciaban a Villanueve por la incompetencia que había mostrado en los últimos meses. Napoleón le ordenó dirigirse hacia Cartagena para reunir a más buques españoles, pero era difícil que la flota combinada pueda salir de Cádiz sin enfrentarse con la escuadra británica de Nelson.



Almirante Lord Nelson

Vicealmirante Cuthbert Collingwood

Almirante Villeneuve

El 1 de octubre, había empezado los preparativos para partir, pretendiendo partir el 7 de octubre, pero el mal tiempo retrasó su salida durante 10 días. El 16 de octubre Villeneuve comunicó su plan de batalla a sus subordinados: dividiría sus 33 buques de línea en dos cuerpos de batalla, uno de observación con 12 buques bajo Gravina con dos escuadrones bajo el primero bajo su mando y el segundo bajo el contraalmirante Magón; y el cuerpo principal bajo Villeneuve con 21 buques dividido en 3 escuadrones cada uno de 7 buques, la vanguardia bajo el vicealmirante Álava, el centro bajo Villeneuve, y la retaguardia bajo el contraalmirante Dumanoir, los buques de línea españoles y franceses serían intercalados por orden de Napoleón:

- ***Escuadrón de vanguardia*** bajo el vicealmirante Álava: *Pluton* (F, 74), *Monarca* (E, 74), *Fogueaux* (F, 74), *Santa Ana* (E insignia, 112), *Indomptable* (F, 80), *San Justo* (E, 74), *Intrepide* (F, 74), y la fragata *Rhin* (F, 40).
- ***Escuadrón centro*** bajo el almirante Villeneuve: *Redoutable* (F, 74), *San Leandro* (E, 64), *Neptune* (F, 80), *Bucentaure* (F insignia, 80), *Santísima Trinidad* (E, 130), *Heros* (F, 74), *San Agustín* (E, 74); la fragata *Hortense* (F, 40); bergantín *Furet* (F, 18).
- ***Escuadrón de retaguardia*** bajo el contraalmirante Dumanoir: *Mont-Blanc* (F, 74), *San Francisco de Asís* (E, 74), *Duguay-Trouin* (F, 74), *Formidable* (F insignia, 80), *Rayo* (E, 100), *Scipion* (F, 74), *Neptuno* (E, 80); la fragata *Cornelie* (F, 40).
- ***Primer escuadrón de observación*** bajo el teniente-general Federico Gravina: *San Juan Nepomuceno* (E, 74); *Berwick* (F, 74), *Príncipe de Asturias* (E insignia, 112), *Achilles* (F, 74), *San Ildefonso* (E, 74), *Argonaute* (F, 74); la fragata *Themis* (F, 40); el bergantín *Argus* (F, 18).
- ***Segundo escuadrón de observación*** bajo el contraalmirante Charles Magon: *Swiftsure* (F, 74), *Argonauta* (E, 80), *Algesiras* (F insignia, 74), *Montañés* (E, 74), *Aigle* (F, 74), *Bahama* (E, 74); la fragata *Hermione* (F, 40).

Las plazas de infantería de marina que faltaban en los navíos para dotarlos, según las Reales Ordenanzas fueron cubiertos por soldados del ejército de tierra, que no habían pisado nunca la cubierta de un buque para luchar. Se verían afectados por mareos y la incomodidad de un medio al que no estaban acostumbrados. Lo mismo pasó con los artilleros. Los infantes fueron reclutados entre los RIs de infantería de guarnición en Cádiz, el RI África y el RI Soria, que curiosamente había participado en la Amada Invencible.

El 15 de octubre, Villeneuve recibió noticias de Bayona de que Bonaparte había ordenado su sustitución por el almirante Rosilly, para hacerse cargo de la flota franco-española. Por lo que decidió lavar su honor antes de su llegada haciéndose a la mar, en la creencia de que no había una flota británica fuerte cerca y que Nelson todavía estaba en Inglaterra. Dejando fragatas de piquete para vigilar el puerto de Cádiz, Nelson había mantenido su flota principal bien mar adentro.

La flota británica en Cádiz

1805 Movimientos previos a batalla de Trafalgar

El 28 de septiembre, cerca del estrecho de Gibraltar la flota británica recibió más buques de refuerzo traídos por el almirante Collingwood, reuniendo un total de 33 navíos. Poco después de hacerse con el mando Nelson, el contraalmirante Thonas Louis fue enviado con 6 buques a Malta para escoltar un convoy, por lo que su fuerza se redujo a 27 buques de línea.

En total, la escuadra inglesa embarca a unos 23.300 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 2.148 cañones. Pero además disponían de 4 fragatas y 2 bergantines.

El estado de los buques británicos era excelente, eran buques muy maniobreros y bien artillados, con una antigüedad media de 17 años. Algunos fueron capturados a los franceses en 1798 en la *batalla del Nilo*, como el *Tonant* (80) y el *Belleisle* (74).

Las dotaciones inglesas eran soberbias, con marineros profesionales bien adiestrados en las maniobras y el empleo de artillería, con la que practican a diario. Los oficiales eran muy competentes, aunque impongan una abusiva disciplina. El conjunto confiere a esta escuadra británica grandes capacidades, convirtiéndola en la mejor flota del mundo.

La flota de Nelson se mantuvo en alta mar, y se preparaban minuciosamente para el combate, los artilleros diariamente hacían prácticas de tiro, y la comida era generosa para todos, aunque su mejor baza era su constante navegación. Eran, además, avituallados constantemente por buques venidos desde Inglaterra o colonias británicas en el exterior, o principalmente de países aliados como Portugal o Marruecos. Aunque de prolongarse el bloqueo la escuadra británica sufriría los desperfectos propios de estar en la mar tanto tiempo y los hombres caerían en una rutina muy dañina para la moral.

Durante los días siguientes, Nelson celebró en su camarote del *Victory* (100) unas cenas a las que invitó a los comandantes de su escuadra, informándoles de la última táctica que ha ideado para romper la línea de batalla de la flota franco-española, llamándola humorísticamente "*Nelson 's Touch*" (Toque de Nelson). En esencia era atacar en dos columnas independientes para romper la línea enemiga en el centro y destrozar su retaguardia, librando una batalla tumultuosa en la que la pericia e iniciativa de los capitanes británicos se impondría, había prometido la destrucción de al menos 20 buques enemigos.

Dado que disponía de menos buques decidió formar solo dos columnas una bajo su mando con 12 buques y otra bajo Collingwood con 13 buques:

- ***Columna de Nelson***: *Victory* (100), *Temeraire* (98), *Neptune* (98), *Conqueror* (74), *Leviathan* (74), *Ajax* (74), *Orion* (74), *Agamemnon* (74), *Minotaur* (74), *Spartiate* (74), *Britannia* (100), *Africa* (64).
- ***Columna de Collingwood***: *Royal Sovereign* (100), *Belleisle* (74), *Tonnant* (80), *Mars* (74), *Bellerophon*, (74), *Colossus* (74), *Achilles* (74), *Polyphemus* (64), *Revenge* (74), *Swiftsure* (74), *Defence* (74), *Thunderer* (74), *Defiance* (74), *Prince* (98), *Dreadnought* (98).
- ***Otros buques***: ***fragatas***: *Euralyus* (36), *Naiad* (38), *Phoebe* (36), *Sirius* (36); ***bergantines***: *Pickle* (12), *Entreprenante* (8).

Maniobras entre Cádiz y Trafalgar (19 a 20 de octubre)

El 8 de octubre, Villeneuve convocó un Consejo de guerra abordo de su buque insignia, el *Bucentaure* (80), para discutir la última orden dada por Napoleón: que la flota hispano-francesa zarpe hacia Cartagena para buscar más refuerzos. El almirante español Gravina, no quería abandonar el puerto gaditano para obligar a que los ingleses mantener su bloqueo en mar abierto durante las tormentas invernales, que les causarían muchos daños.

El 17 de octubre, los espías españoles en Gibraltar revelaron que 4 navíos ingleses habían zarpado al Mediterráneo y que otros 2 estaban amarrados a puerto. Por entonces Nelson había ordenado el bloqueo de Cádiz, atacando a cualquier buque que intentase aprovisionar a la armada combinada. Villeneuve comienza a considerar la posibilidad de un ataque.

El 19 de octubre a las 06:00 horas, Villeneuve ordenó levar anclas al enterarse de que Napoleón ha ordenado destituirle por desobediencia, y nombró en su lugar al almirante Rosilly. La oficialidad española ve la salida como temeraria, pero el almirante francés se excusa en los informes gibraltareños, que apuntarían a que Nelson tuviese menos buques.

A las 09:30 horas, el vigía del buque inglés Mars, de la escuadra de Nelson, comunica a este mediante banderas: que el "*Enemigo sale de puerto*". El vicealmirante le indica a su oficial de señales que ordene a toda la flota: "*Persecución general, sureste*".

Nelson había establecido una línea de buques para comunicación visual, empleando banderas de día y luces de linternas por la noche. Dos fragatas británicas vigilaban de cerca a la armada combinada, e informan de sus maniobras al *Defence* (74), que a su vez las transmite al *Mars* (74), y este las comunica al *Victory* (100), el buque insignia del vicealmirante Nelson.

El día 20 de octubre, las maniobras de la armada combinada dejan entrever la inexperiencia de los marineros españoles. Los capitanes intentan formar en línea de batalla, pero solo consiguen tres líneas separadas con los buques distanciados entre sí. Villeneuve dirigió su flota hacia el estrecho de Gibraltar.

Al anochecer, hacia las 19:00 horas, el vigía del buque francés *Redoutable* (74) vio las luces de señales de las fragatas inglesas que les perseguían. En la armada franco-española no se disponía de un código similar, recurriéndose a altavoces para comunicar la noticia de un buque a otro, para cuando llegó al *Bucentaure* (80) de *Villeneuve* serían las 20:30 horas.
Villeneuve ordenó a sus buques que intenten formar en línea de batalla, algo habitual en todas las armadas en esos momentos.

La Batalla

.En la madrugada del 21 de octubre de 1805, con viento del oeste, Nelson ordenó su flota para iniciar el ataque.

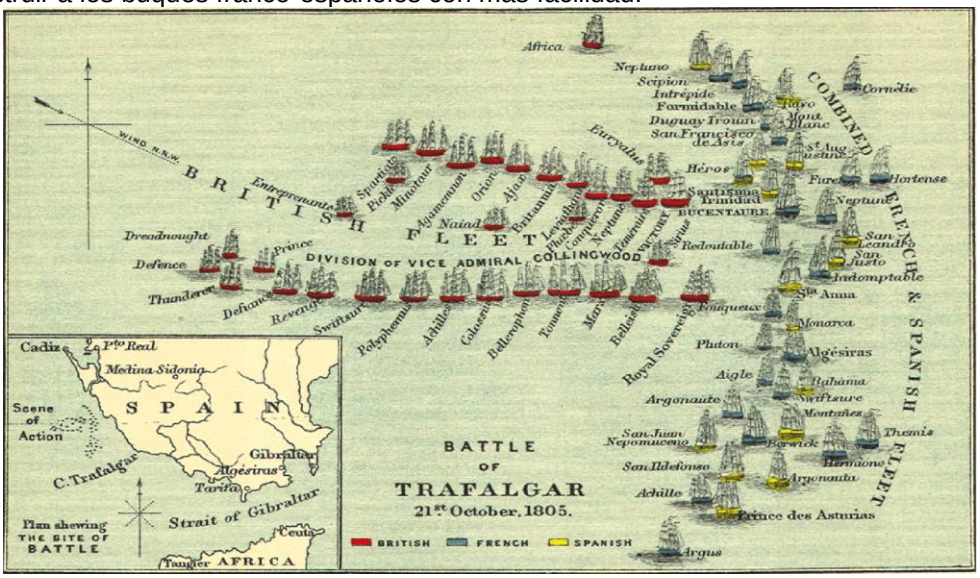
Los comandantes británicos habían comprendido perfectamente lo que se les pedía. Nelson había explicado sus tácticas repetidamente durante las semanas anteriores, hasta que el capitán de cada buque conocía su función.

Al amanecer, la flota combinada hispanofrancesa y la escuadra británica navegan cerca del cabo Trafalgar, al sureste de Cádiz. Villeneuve había ordenado la noche del día anterior formar una línea de batalla con rumbo sur, pero por la mañana algunos buques españoles aún trataban de aproximarse entre sí, tenía forma de arco.

Después de observar como la flota española intentaba formar su línea de batalla, ordenó formar las columnas estaría al mando de él mismo y la otra al mando del almirante Collingwood.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). 11:00 horas Nelson pronuncia su famoso discurso "*Inglaterra espera cada hombre cumpla con su obligación*" y se transmite a toda la armada. Royal Naval Museum, Portsmouth

Según prevé Nelson, los primeros buques ingleses sufrirían graves daños, pero los siguientes lograrán desarticular la excesivamente larga línea enemiga, que se extendía por unos 12 km, confiando en que sus experimentados marineros utilizarán sus destrezas en la maniobra y la artillería para destruir a los buques franco-españoles con más facilidad.



Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Plano de la batalla

A las 05:45 horas, Nelson ordenó a su oficial de señales que comunique al resto de la flota que se formaran las dos columnas. Poco después iza otras banderas con el mensaje: "*Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber*", para arengar a los marinos de su escuadra, y luego transmitirá su última orden táctica: "*Atacar al enemigo de cerca*".

Las dos columnas británicas, liderados por los buques insignia, navegaron hacia la línea franco-española. Ansioso de que el almirante no se expusiera excesivamente al fuego enemigo, el capitán del *Temeraire* (98) intentó adelantar al *Victory* (100), pero Nelson le ordenó volver a la línea. La primera columna en llegar fue la de Collingwood.

Al divisar la flota británica, Villeneuve ordena girar de bordo para tornar a Cádiz. Lo cual es advertido por los veteranos marinos españoles, como Gravina y Churruca, como un grave error, pues fragmentaba la línea, dispersando los buques y aumentando la distancia entre ellos favoreciendo la ejecución de la táctica que Nelson había planeado.

Los combates comenzaron hacia las 11:45 horas y terminan hacia las 17:30 horas. Las tácticas de los contendientes eran diferentes: mientras los británicos apuntaban su artillería al casco para causar bajas y destrozos, los franceses y españoles disparaban hacia el velamen para reducir la capacidad de maniobra; la táctica inglesa revelaría ser más eficaz.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). La escuadra inglesa en 2 columnas se dirige contra línea franco-española. Autor Rafael Monleón y Torres, Museo Naval, Madrid.

La batalla se puede considerar en 4 partes: ataque de la columna de Collingwood, ataque de la columna de Nelson, contraataque de Dumanoir y persecución.

Ataque de la columna de Collingwood

El *Royal Sovereign* (100), que encabeza la línea del almirante Collingwood, intentó abrirse paso entre el *Santa Ana* (112) y el *Fogueaux* (74) para cortar la línea hispano-francesa.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Las dos columnas británicas atacando la línea franco-española. Autor Nicholas Pocock.

Sobre las 12:00 horas, el *Fougueux* (74) abrió fuego sobre el *Royal Sovereign* (100), el insignia de Collingwood, que viró pasando por la proa del navío francés y al llegando a la altura de la popa del *Santa Ana* (112), largando una andanada por su babor que produjeron un efecto terrible; el buque del almirante Álava quedó con la popa destrozada, y sufrió 100 bajas. En ese momento, el

británico cayó a babor del *Santa Ana* (112) a corta distancia, ocasión aprovechada por el navío español para disparar una descarga con sus baterías de estribor, también con efectos demoledores.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). Vicealmirante Collingwood con su columna se dirige contra la línea franco-española, en cabeza el Royal Sovereign (100) seguido por el Belleisle (74), al fondo el Santa Ana (110) del almirante Álava. Autor Stephen Renard.

Los dos grandes buques intercambiaron andanadas. Los buques que seguían la línea franco-española se unieron y atacaron al *Royal Sovereign* (100): *Fougueux* (74), *San Leandro* (64), *San Justo* (74) e *Indomptable* (80), hasta que el resto de la columna británica los ahuyentó. El *Royal Sovereign* (100) quedó reducido a un bulto informe y tuvo que ser remolcado por la fragata Euryalus (36) poco después. A las 14:20 horas, el *Santa Ana* (112) estaba completamente desmantelado y aislado, con 140 muertos y 236 heridos, y el almirante Álava y el capitán Gardoqui gravemente heridos, se rindió a las 14:15 horas.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). El vicealmirante Collingwood con el Royal Sovereign (100) cruza la línea franco-española. A la Izquierda el Santa Ana (112).

Ocho minutos después, el británico *Belleisle* (74), el segundo de la columna de Collingwood y también bastante adelantado, se abrió camino por la popa del *Fougueux* (74), recibiendo fuego de

este, pronto se unieron el *Indomitable* (80) y el *San Juan Nepomuceno* (74) de Churruca, perdiendo su palo mayor a las 12:45 horas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Principio de la batalla, el Royal Sovereign (100) atacando al Santa Ana, ambos acabaron desmantelados.

Alrededor de la 13:00 horas, el *Fougueux* (74) se acercó por estribor. Media hora más tarde, el *Achille* (74) se desplazó a su altura, mientras el *Aigle* (74), el *San Leandro* (64) y el *San Justo* (74) aparecieron por sus costados atacando sin piedad. Para poner las cosas más difíciles para el *Belleisle* (74), el poderoso navío de Gravina, el *Príncipe de Asturias* (112), también llegaría a dispararle, aunque algo más alejado, mientras que el *Neptune* (80) también se desplazó para atacar. Rodeado y acosado por cinco buques enemigos, el *Belleisle* (74) de algún modo logró aguantar hasta las 15:15 horas cuando el *Polyphemus* (64) se puso entre él y el *Neptune* (80) salvándole de su seguro apresamiento o hundimiento.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Belleisle (75) desmantelado mientras por su popa pasa el Swiftsure (74) británico, que se interpone entre cuyos marineros vitorean al desvencijado navío que estuvo prácticamente rendido. Autor Tom Freeman.

A las 15:20 horas, el *Defiance* (74) atacó al *Aigle* (74) y unos minutos más tarde, el *Swiftsure* (74) atacó al *Achille* (74). Sin mástiles de donde colgar una bandera, la tripulación desesperada del

Belleisle (74) con orgullo mostró su bandera en un palo improvisado. Viendo al *Argonauta* (92) español rendido, el capitán del *Belleisle* (74) hasta logró enviar posteriormente un pelotón de abordaje para reclamar la presa. El *Argonauta* (92), antes de acabar rendido había sido de los primeros en entrar en combate y de recibir en sucesión a todos los navíos británicos que se dirigían hacia la retaguardia, quedó desmantelado y aislado.

El *Revenge* (74), aprovechó un hueco para colarse por la línea, atacando en enfilada al *Aigle* (74) francés, para soportar a continuación una andanada terrible del Príncipe de Asturias (112), tan devastadora que el buque británico no pudo ni responder. Al intentar zafarse del buque insignia español, fue a dar con otros tres navíos más de dos puentes, probablemente el *Neptune* (80), *Indomptable* (80), y el *San Justo* (74); buques casi frescos del centro, que siguieron cañoneando continuadamente al Revenge (74), hasta que el *Dreadnought* (98) y el *Thunderer* (74) llegaron y contraatacaron al *Príncipe de Asturias* (112) y pasaron a salvar al arrinconado *Revenge* (74), que hubiera terminado destruido o capturado, de no haber llegado los refuerzos. Pero logró mantenerse gracias a que los navíos británicos llegaban continuamente y se auxiliaban mutuamente atacando.

El *Mars* (74), era el siguiente en llegar, pretendió pasar por el hueco que existía a popa del *Santa Ana* (112), intercambiando fuego con el *Monarca* (74), pero el francés *Plutón* (74), adelantó al español por sotavento y le salió al paso a las 12:15 horas, iniciando un combate encarnizado.

Poco después atacó al *San Juan Nepomuceno* (74) de Churruca, pero para evitar chocar con el *Santa Ana* (120) de Álava, fue atacado por el *Monarca* (74) y el *Algesiras* (74). Abriéndose camino entre el *Pluton* (74) y el *Monarca* (74), el británico *Tonnant* (80) que era el cuarto, acudió a su rescate. El *Fougueux* (74) se alejó a la dirección del *Temeraire* (98), mientras el *Pluton* (74), amenazado, se alejó para cañonear al castigado *Belleisle* (74) durante una hora y posteriormente se unió al grupo de Gravina para regresar a Cádiz. El *Mars* (74) quedó ingobernable y tuvo 100 bajas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Panorámica de la batalla. Autor Justo Ruiz Luna.

El principal objetivo de los buques británicos era el apresamiento del buque el *Príncipe de Asturias* (112) de Gravina, y atacaron en manada. El buque insignia de Gravina tuvo que luchar contra los navíos *Defiance* (74) y el *Revenge* (74) en un principio; al *Defiance* (74) le dejó desarbolado de un palo y varias vergas tras un intenso cañoneo, que le obligó a dejar su puesto a otro navío británico, mientras salía del combate a intentar reponerse, el *Revenge* (74) quedó desarticulado.

La llegada del *Prince* (98) y posteriormente del *Dreadnought* (98), pusieron las cosas muy difíciles a Gravina, que fue relevado por Escaño en el mando, al ser gravemente herido por el ataque del *Prince* (98). El *San Ildefonso* (74), que estaba a proa del *Príncipe de Asturias* (120), viró en redondo para equilibrar la lucha. Pero al notarlo los navíos británicos *Dreadnought* (98), *Polyphemus* (64) y *Thunderer* (74) llegaron a todo trapo sobre los españoles, teniendo el *San Ildefonso* (74) que arriar la bandera, después de una defensa desesperada, y que con su actuación logró que el *Príncipe de Asturias* (120) lograra salir de la encerrona. Un sacrificio que no resultó inútil.

El *Tonnant* (80) se dirigió directamente al *Algesiras* (74) del almirante Magon, disparando antes al *Monarca* (74), que andaba ya maltrecho, obligándolo a su rendición temporal. El *Algesiras* (74) fue atacado entonces por el *Tonnant* (80), quien inició el abordaje del buque francés, mientras el *Monarca* (74) izó la bandera otra vez y siguió haciendo fuego, tratando de apoyar a su insignia. El contralmirante Magon, a bordo del *Algesiras* (74) intentó abordar a su vez al *Tonnant* (80), pero un

disparo de metralla de las carronadas británicas diezmó su pelotón de abordaje. La batalla continuó durante una hora entre el *Tonnant* (80) disparando a popa al *Algesiras* (74), a proa al Pluton (74) y con los cañones guardatimones al *San Juan Nepomuceno* (74). El *Tonnant* (80) muy dañado finalmente rindió al *Algesiras* (74) sobre las 14:30, tenía 227 bajas y Magon mortalmente herido.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Vista de la batalla (A).

El *Príncipe de Asturias* (112) se quedaba solo, Gravina había sido muy malherido en el brazo, al igual que Escaño en un pie por las heridas producidas por el ataque del *Dreadnought* (98), y los palos de mesana y mayor amenazan con venirse abajo. Pero el *San Justo* (74) y *Neptune* (80) consiguieron llegar hasta él e hicieron retroceder al navío británico. Gravina indicó a la fragata *Thémis* (40) que lo remolcase y dio instrucciones a los demás navíos que pudieran navegar, que lo siguieran hasta Cádiz, uniéndosele de camino otros navíos españoles y franceses.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Muerte de Churruca en la cubierta del San Juan de Nepomuceno (74).

Con 11 navíos, algunos muy dañados, puso rumbo a Cádiz. Atrás quedó el *San Juan Nepomuceno* (74), desarbolado, acribillado, y muerto su capitán Churruca. Una bala de cañón lo derribó, pero él se levantó diciendo "*Esto no es nada, sigan haciendo fuego*", al poco tiempo murió desangrado al igual que el segundo comandante. El *San Juan Nepomuceno* (74) fue apresado al no poder seguir a Gravina.

El *Bellerophon* (74) que seguía al *Tonnant* (80), pasó a estribor del *Monarca* (74), que había izado de nuevo la bandera dispuesto a defender al francés *Algesiras* (74), y se desplazaba a sotavento del *Aigle* (74), sobre las 12:50. Entonces el *Monarca* (74) y el *Montañés* (74) se unieron en la lucha contra el navío británico. El *Montañés* (74) perdió otro mástil mientras el *Bahama* (74), recibió un ataque devastador del *Colossus* (74), quien se incorporaba a la acción. A las 13:45 horas, el *Aigle* (74) perdió un mástil y fue atacado sucesivamente por el *Bellerophon* (74) y el *Revenge* (74). El *Bellerophon* (74) disparó sus cañones restantes al *Monarca* (74) que se rindió definitivamente.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Dotación de un navío británico preparándose para abordar uno francés.

El *Colossus* (74) atacó el costado del francés *Swiftsure* (74) y a la 13:00 horas surgió el francés *Argonaute* (74) y se atacaron. Durante los siguientes 10 minutos se batieron ferozmente mutuamente, hasta que la fuerza de sus disparos y el viento los separó. El *Argonaute* (74) finalmente después de una breve escaramuza con el *Revenge* (74), se dirigió a Cádiz uniéndose al grupo de Gravina. El *Colossus* (74) no siguió al *Argonaute* (74), sino que atacó tanto al francés *Swiftsure* (74) como al *Bahama* (74) de Alcalá Galiano.

El *Swiftsure* (74), sin muchos daños, acudió en ayuda del *Bahama* (74), virando y situándose a su estribor, cubriéndole de los disparos del británico, pero fue duramente atacado por el *Colossus* (74) y el *Orion* (74) de la columna de Nelson. A las 13:30 horas, en el *Bahama* (74) murió Alcalá Galiano y a las 15:00 se rindió al *Colossus* (74) con 142 bajas abordo y sería conducido a Gibraltar; media hora después, a las 15:30 horas, lo haría el *Swiftsure* (74) después de sufrir 192 bajas. El *Argonaute* (74), muy averiado, con 180 muertos y heridos, logró unirse al grupo de Churruca y regresar a Cádiz.

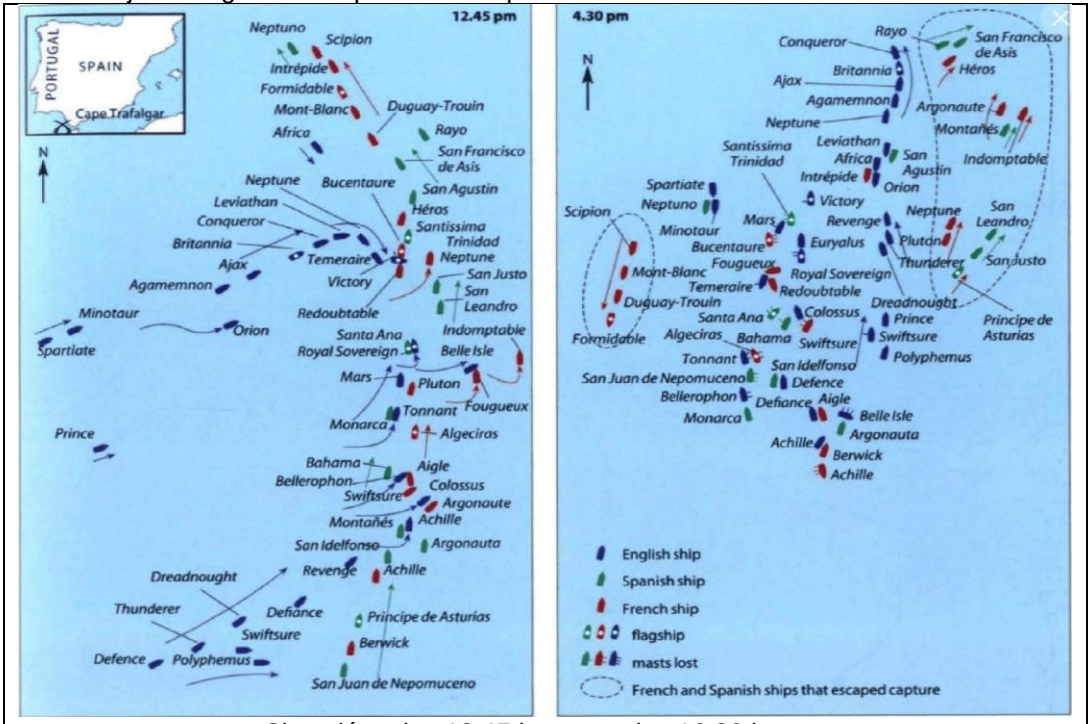
El británico *Achilles* (74), que era el séptimo, acudiendo a la ayuda del *Bellerophon* (74), atacó a distancia al Montañés (74), antes de encontrarse por casualidad con el francés Berwick (74), con quien luchó durante una hora. Mientras, el francés *Achille* (74) se puso a babor del británico *Achilles* (74) y el *Berwick* (74). El francés *Achille* (74) continuó hacia el *Bellerophon* (74) mientras el británico *Aquiles* (74) y el francés *Berwick* (74) lucharon entre ellos durante una hora hasta que el *Berwick* (74) se rindió.

Alrededor de las 14:00 horas, el *Dreadnought* (98), se incorporó a la acción contra el ya machacado *San Juan Nepomuceno* (74), que se rindió a continuación incapaz de sostener ningún fuego y asediado por todos lados. Entonces el *Dreadnought* (98) salió en persecución del *Príncipe de Asturias* (112) quien intentaba dejar la acción. El *Dreadnought* (98) y el *Príncipe de Asturias* (112) cambiaron algún fuego como se había visto anteriormente, pero el *Dreadnought* (98) junto con el *Britannia* (100) eran buques muy bien armados, pero malos veleros, así que se dedicó a buscar piezas más solitarias.

El británico *Defense* (74) que había luchado con el *Berwick* (74) durante media hora antes de que este escapara alrededor de las 15:00 horas. Buscó otro buque y encontró al *San Ildefonso* (74) por casualidad, con quien luchó durante una hora, la llegada del *Polyphemus* (64) hizo que se rindiese.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). Destrucción por el fuego del buque francés Achille (74) antes de explotar a las 17:45 horas, los británicos enviaron botes para salvar a los posibles supervivientes. Autor Richard Brydges.

El *Defiance* (74), después de que el *Defense* (74) fuera dañado por el *Príncipe de Asturias* (112), e incapaz de dar persecución se encontró con el *Aigle* (74), ya muy dañado; por casualidad y no encontrando ninguna resistencia, envió marineros que izaron la bandera británica, pero tuvieron que arriarla bajo el fuego de mosquete de la tripulación.



Situación a las 12:45 horas y a las 16:30 horas.

Cuando el pelotón de abordaje trepó por la popa, el *Defiance* (74) separado a una distancia de aproximadamente 50 metros, atacó al *Aigle* (74) durante 25 minutos a placer antes de asegurar la rendición. Más tarde, encontró al *San Juan Nepomuceno* (74) que iba a la deriva, ya que había

sido abandonado por el *Dreadnought* (98), que había intentado infructuosamente dar caza al buque de Gravina, y aseguró también su rendición.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Horatio Nelson con su columna rompiendo la línea franco-española, en cabeza con el Victory (100), pasando entre el Redoutable (74) y el Bucentaure (80). Autor Stan Stokes.

Alrededor de las 15:30, el británico *Swiftsure* (74) y el francés *Achille* (74) combatían, después de que este hubiese atacado al *Belleisle* (74). El *Polyphemus* (64), que había estado combatiendo con el *Neptune* (80) atacó por el otro costado. El *Achille* (74) prendió fuego y fue atacado por el británico Prince (98).

Los británicos se enviaron botes al incendiado *Achille* (74), para rescatar a la tripulación que fuera posible antes de que este explotase, rescatando aproximadamente 100 hombres de las llamas. Cuando el fuego alcanzó la santabárbara, el *Achille* (74) explotó alrededor de las 17:45 horas, marcando casi el final de la batalla. Hay que destacar, que el malogrado buque francés no se rindió, sino que continuó haciendo fuego hasta el final, por lo que los botes británicos no se acercaron hasta el final.

Collingwood obtuvo una victoria completa, de los 15 buques a los que se enfrentó, 10 fueron capturados, el *Achille* (74) explotó, y solo 4 buques consiguieron huir los españoles el *Príncipe de Asturias* (112) y *Montañés* (74) y los franceses *Algesiras* (74) e *Aigle* (74).

Ataque de la columna de Nelson

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Horatio Nelson con su columna rompiendo la línea franco-española, en cabeza el Victory (100), seguido por el Temeraire (98) pasan entre el Redoutable (74)y el Bucentaure (80). Autor James Flood.

A las 12:40 horas, 25 minutos después que lo hiciese la columna de Collingwood, llegó a la línea franco-española la columna de Nelson.

Varios navíos españoles realizaron algún disparo para comprobar la distancia y poco más tarde se hizo el fuego generalizado. El *Bucentaure* (80) ejecutó los primeros tiros eficaces a las 12:15

horas, cuando el *Victory* (100) se acercaba; se estima que el navío británico podría haber tenido no menos de 50 bajas cuando alcanzó la línea aliada y unos 90 impactos en las velas. Esto hace suponer que si las tripulaciones aliadas hubieran sido como las británicas y se hubiera formado una línea cerrada los británicos hubieran tenido muchísimas bajas antes de cruzar las líneas enemigas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Victory (100) de Nelson pasando entre el Redoutable (74) y el Bucentaure (80) seguido por el Temeraire (98). Autor Steven Dews.

La intención original de Nelson era buscar al buque insignia de Villeneuve, pero al no ver la insignia del almirante, se dirigió hacía el *Santísima Trinidad* (136) que era el mayor buque aliado, pensando que Villeneuve se encontraría en él, al acercarse vio la insignia en el *Bucentaure* (80), y se dirigió contra él, pasando entre este y el *Redoutable* (74).

Hacia las 12:45 horas, el *Victory* (100) pasó muy cerca de la popa del *Bucentaure* (80), al que disparó su artillería de babor causándole destrozos y pérdida de gente. Casi inmediatamente hizo lo mismo sobre el *Redoutable* (75) con las baterías de estribor.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) cerrando el paso al Victory (100) de Nelson. Autor Patrick O'Brien.

El *Santísima Trinidad* (136) cerró el hueco lo que obligó al navío de Nelson a pasar por estribor del *Bucentaure* (80). El *Santísima Trinidad* (136) y el *Bucentaure* (80) abrieron fuego juntos sobre el almirante inglés, ocasionándole bastantes bajas; un solo tiro de palanqueta del *Santísima Trinidad* mató a 9 infantes de marina de una vez (esta palanqueta se encuentra en el National Maritime Museum de Greenwich). Además, el *Victory* (100) perdió el palo de mesana no sin antes causar

gran daño al navío de Villeneuve cuando el navío británico le pasó por la popa. Pero los disparos no detuvieron al buque británico. Este combate duró entre 30 y 40 minutos y en el mismo murió el secretario de Nelson, John Scott.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Nelson en la cubierta del Victory (100).

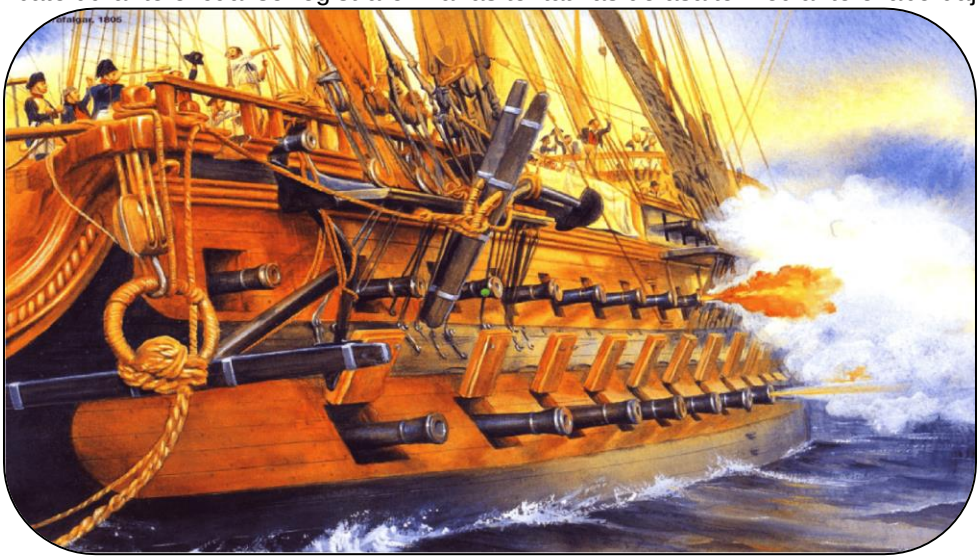
Según los historiadores franceses Villeneuve intentaba encabezar un abordaje, ya que llevaba en su navío con él 2 compañías de infantería de marina, y 3 en el *Redoutable* (74).

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) contra el Victory (100) que perdió un mástil. Autor G. Moreno.

El abordaje era buscado por el almirante francés, quizás veía en eso la única solución para evitar el desastre. Aunque sin carronadas, ni siquiera obuses, para contrarrestar las propias de los británicos se hacía difícil pensar que de verdad buscaran el abordaje, viendo el serio peligro al que se exponían con dichas armas cargadas de metralla.

El capitán del *Victory*, Hardy, se decidió de otro modo. Temiendo por la vida del almirante Nelson, con razón, Hardy ordenó virar, evitando al *Bucentaure* (80) y echándose sobre el más débil

de los buques aliados, el *Redoutable* (74) del capitán Lucas. Para que Nelson pudiera seguir dirigiendo la lucha prefirieron enfrentarse a un navío de dos puentes con el que el *Victory* (100) podría arreglarse mejor. Ambos buques chocaron, quedando enganchados, con el que entabló un encarnizado combate durante el cual se registraron varias tentativas de asalto mediante el abordaje.



Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). El buque francés Redoutable (74) del comandante Lucas disparando al Victory (100). Se aprecia los cañones de los tres cubiertas, los de abajo de 36, la segunda de 24 y la tercera de 18. Autor Steve Noon para Osprey.

El comandante Lucas, contando con 3 compañías de infantería, y ordenó a sus mejores tiradores situarse en el aparejo, se dispuso a combatir a golpe de fusilería. Tan eficaz fue el fuego de los tiradores franceses que Nelson ordenó a las tripulaciones de los cañones de 12 libras del castillo y alcázar que bajaran a las cubiertas inferiores. Ambos buques entablaron un encarnizado combate durante el cual se registraron varias tentativas de asalto mediante trozos de abordaje.

Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). Cubierta del buque francés Redoutable (74) en su lucha con el Victory (100). Autor Steve Noon para Osprey.

Los marineros británicos caían uno tras otro en el alcázar y el castillo de proa. Sorprendidos ante este inesperado revés, Nelson, que se paseaba sobre la cubierta, se paró en seco. De repente, cayó mortalmente herido. Eran sobre las 13:25 cuando el disparo de un tirador francés hirió a Nelson

en la espina dorsal. El *Redoutable* (74) había conseguido 19 muertos y 22 heridos en su particular batalla.

La situación desesperada del *Victory* (100) cambió con la ayuda del *Temeraire* (98) que había conseguido llegar a estribor del *Redoutable* (74) y se colocó entre el Victory (100) y el francés *Neptune* (80), disparando a los dos buques franceses. Debido a las carronadas de gran calibre que el Temeraire (98) despachó a su llegada y que causaron gran mortandad entre las tripulaciones francesas y británicas del *Victory* (100), y es que estas armas eran tremendamente mortales a corta distancia; pero fue duramente disparado por el *San Justo* (74) y *San Leandro* (64).

Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). Cubierta del buque británico Victory (100) vista desde los aparejos del Redoutable (74) donde se asentaron los mejores tiradores, se aprecia al almirante Nelson, que momentos después sería abatido por un tirador. Autor Steve Noon para Osprey.

Usando las dos bandas de cañones el *Temeraire* (98) fue duramente contestado. El *Temeraire* (98) se situó junto al *Redoutable* (74) francés y libraron un intenso duelo artillero. Juntos, los dos buques británicos, con tres veces la potencia de fuego del navío francés, se pusieron a batir a quemarropa al *Redoutable* (74), que con el capitán Lucas gravemente herido y fuego en la popa, finalmente se rindió al *Temeraire* (98) con 487 muertos y 81 heridos de un total de 643 tripulantes. El buque se hundiría al día siguiente.

A partir de las 14:00 horas, el británico *Neptune* (98), seguido del *Leviathan* (74) y el *Conqueror* (74), tras cañonear vivamente y de cerca la popa del *Bucentaure* (80), siguieron diferentes derrotas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Nelson mortalmente herido por un disparo realizado desde el Redoutable. Autor Denis Dighton, National Maritime Museum

El *Neptune* (98) se acercaba al costado de estribor del Trinidad (136) e inmediatamente comenzó la acción entre ellos. Mientras, el *Conqueror* (74) a las 13:45 lograba la rendición del *Bucentaure* (80), desarbolado y con muchas bajas abordo; Villeneuve fue hecho prisionero, siendo

trasladado al *Mars* (74). El *Bucentaure* sería represado el día siguiente, pero naufragó en la entrada de Cádiz.
El Leviathan (74) procedió a atacar al *Neptune* (80) francés.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Redoutable (74) enfrentándose Al Victory (100), es atacado por el Temeraire (98). Autor Louis-Philippe Crépin.

Con el *Redoutable* (74) rendido, el *Fougueux* (74), quien acababa de marcharse sin ayudar mucho al *Santa Ana* (112), y tras una escaramuza con el *Belleisle* (74), atacó al *Temeraire* (98) por un costado duramente. Como el *Temeraire* (98) había perdido sus banderas en la batalla, el navío francés equivocadamente creyó que se había rendido y se acercó para el abordaje. Cuando se acercó a menos de 100 metros, el *Temeraire* (98) soltó una serie de devastadores ataques que arruinaron el buque francés antes de poder responder siquiera. En solamente 10 minutos, el *Fougueux* (74) se rindió.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) enfrentándose al Victory (100), que se encuentra al lado del Redoutable (74) que es atacado por el otro lado por el Temeraire (98), en el centro el Bucentaure (80). Autor Thomas Buttersworth.

El *Victory* (100) se libró del *Redoutable* (74), también desarbolado puso rumbo al NE, había perdido a su almirante y sufrido casi 160 bajas en la dotación, dejando al *Temeraire* (98) con un

buque capturado a cada lado. El francés *Neptune* (80) siguió disparando contra el *Temeraire* (98) y sus capturas hasta que llegó el *Leviathan* (74).

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Neptune (98), seguido del Leviathan (74) y el Conqueror (74), pasan cerca del Bucentaure (80) y lo cañonean. Autor Tom Freeman.

Una vez lograda la rendición del *Bucentaure* (80), el *Conqueror* (74) se unió al *Neptune* (98) británico para cañonear con un fuego incesante desde todas las posiciones al *Trinidad* (136), que se mantenía en defensa desesperada hasta quedar arrasado de casi todos los palos.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Bucentaure (80) resistiendo el ataque del Temeraire (98) antes de rendirse. Autor Auguste Mayer.

Al observar el general Cisneros que el *Bucentaure* (80) estaba rendido, a eso de las 15:00 horas, intentó forzar la vela en lo posible, a pesar del mal estado en que ya se encontraba la maniobra del *Trinidad*, tanto para separarse del *Bucentaure*, que se venía encima del español, como para alejarse del fuego y poder reparar las averías con la idea de reemprender el combate; pero el viento flojo no le permitió incrementar la distancia, al paso que aumentaban las bajas y las averías. Probablemente en ese momento llegó el navío británico *Africa* (74), que se unió a los anteriores. Con Cisneros herido, el *Santísima Trinidad* se rendiría pasadas las 17:00 horas, para hundirse el día 24. Sufrió en el combate 313 bajas, y varios centenares quedaron contusos.

El *Leviathan* (74), había dejado anteriormente al británico *Neptune* (98) tratando con el *Santísima Trinidad* (136), y se dirigió al francés *Neptune* (80), quien escapó. Sin ninguna captura todavía, se acercó a la vanguardia y se encontró con el San Agustín (74) que venía de trabar combate sobre las 15:00 horas, a unos 100 metros, el español viró a estribor para atacar.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El león y la jauría. Santísima Trinidad (136) rodeado por el Neptune (98) que comenzó a batirlo por estribor, el Conqueror (74) por la popa, y el Africa (64) por babor, después sumaría el Leviathan (74), le cortó el camino por la proa, quedando el Trinidad encerrado y cañoneado por todas partes, en primer plano, el Temeraire (98) pasa por estribor del Victory (100) dirigiéndose directo al Redoutable (74).

El *Leviathan* (74) viró a su vez y atacó por su lado de estribor. Temeroso de que el español, con buena maniobrabilidad tras estos primeros disparos, el *Leviathan* (74) corrió a su lado y atacó sin descanso junto con los navíos *Orion* (74) y *Ajax* (74), que a su paso descargaron sus cañones, hasta que una hora después el navío español se rindió.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) desmantelado rodeado por buques británicos antes de rendirse. Autor John Thomas Serres.

El *San Agustín* (74) había logrado evitar dos abordajes británicos, subiendo a la gente de las baterías y luchando hasta la extenuación, tanto que ni siquiera se rindió, sino que los británicos lo tomaron al ver que no hacía ya fuego dada la gran destrucción a bordo. Tras haber asegurado su captura el buque británico recibió los disparos del francés I*ntrepide* (74) que volvía con varios navíos desde la vanguardia. Combatieron hasta que el británico *África* (64), que andaba cerca, se presentó.

El *Africa* (64) había llegado tarde a su posición, ya que venía de una anterior comisión a la batalla, por lo que apresuró su marcha. Cuando finalmente entró en batalla, ya bastante tarde, y creyendo que el *Santísima Trinidad* (136) se había rendido, ya que le había pasado como al T*emeraire* (98) que perdió sus banderas en el combate, envió en un bote al teniente John Smith a bordo para recibir su rendición. Sobre la cubierta del destrozado navío español, fue informado que el buque español no se había rendido y según la costumbre de la época, el comandante español le permitió volver a su propio buque.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Vista de la batalla (B). Autor Juan Vallejo.

En la hora y cuarto de su lucha con el *Intrepide* (74), y el navío *Africa* (64) estaba muy dañado y hubiera acabado rindiéndose si el *Orion* (74) no hubiera llegado disparando salvajemente al navío francés. En la batalla que siguió, *Intrepide* (74) luchó valientemente, finalmente desarbolado y rodeado por 6 buques ingleses se rindió a las 17:00 horas. Mientras tanto, el *Santísima Trinidad* (136), incapaz de luchar y fuera de control, se rindió eventualmente al *Prince* (98).

Contraataque de Dumanoir

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) apresado por los ingleses es remolcado, se aprecia al Achille en llamas antes de explotar. Autor Eduardo Martino.

El contralmirante Dumanoir, que era el jefe de la retaguardia aliada, pero que al virar iba en vanguardia, eventualmente respondió a las señales frenéticas de Villeneuve, a las cuales no había hecho caso durante más de dos horas, y había virado su división hacia las 14:00 horas. El comandante del *Intrepide* (74), Luis Antoine Infernet, al igual que el español Cayetano Valdés, a bordo del

Neptuno (80), no podían creerse que en un principio Dumanoir no les hubiera ordenado atacar mucho antes; su disgusto se tornó en alegría cuando se ordenó virar, solo para después ordenar virar de nuevo y poner rumbo a Cádiz.

De los buques que navegaban en vanguardia el *Scipion* (74), el *Formidable* (80), el *Duguay-Trouin* (74) y el *Mont-Blanc* (74), todos franceses, obedecieron las órdenes del contraalmirante francés. Mientras que solo el *Intrepide* (74) y el *Neptuno* (80) se habían negado obedecer y se dirigieron prontamente al fragor del combate. Al menos esta versión es la que siempre se ha dado, pero no queda claro si los buques desobedecieron a su contralmirante o fueron interceptados por los británicos mientras seguían las aguas de su insignia. El caso es que se encontraron, como no, con fuerzas superiores.

Los buques *Ajax* (74), *Agamemnon* (64), *Orion* (74), *Minotaur* (74) y *Spartiate* (74), al final de la columna de Nelson, se interpusieron a estos dos navíos que acudían al rescate. Mientras tanto el *Britannia* (100), que había logrado meterse sin ningún gran peligro en la batalla, disparaba de lejos sobre el San *Francisco de Asís* (74), que rápidamente intenta acercarse a la cobertura del *Rayo* (100). Estos dos buques estaban en un principio tan sotaventeados de su línea que prácticamente no hicieron nada en el combate y se unirían a Gravina más tarde en dirección a Cádiz.

Dejando al *Orion* (74) con la posesión del *Intrepide* (74), los navíos *Minotaur* (74) y *Spartiate* (74) persiguieron y machacaron al Neptuno (80). Fieles a su táctica de enfilar al enemigo, durante la una hora, acabaron con la resistencia del buque español, hasta que se rindió a las 17:10 horas.

Dumanoir y sus cuatro buques, que huían sin entrar en combate, vieron al *Intrepide* (74) rendido y al *Neptuno* (80) sitiado y no hicieron ningún esfuerzo por ayudarlos. Aunque fueron desafiados por el *Ajax* (74) y *Agamemnon* (64) que llegaron a dispararlos, pero rehusaron meterse de lleno en la batalla.

Bajas	
Gran Bretaña	**Francia**
• 449 muertos • 1.241 heridos	• 3.240 muertos • heridos • 7.000 prisioneros • 22 navíos

Secuelas de la batalla

Trafalgar fue una devastadora derrota para la flota combinada francesa y española. Los británicos no perdieron ningún buque, aunque la mayoría resultaron dañados, y algunos muy gravemente, sobre todo los navíos que navegaban en las primeras posiciones de las dos columnas atacantes. Entre estos navíos muy dañados estaban los *Victory* (100), *Royal Sovereign* (100), *Temeraire* (98), *Bellerophon* (74), *Belleisle* (74), *Africa* (64) y *Tonnant* (80) que tuvieron que ser remolcados debido a su pésimo estado. Sufrieron grandes averías, pero pudieron navegar el *Achilles* (74), *Defiance* (74), *Revenge* (74), *Colossus* (74) y *Mars* (74) que pudieron llegar a Gibraltar con sus aparejos improvisados.

De los 27 navíos británicos hubo alguno, como el *Prince* (98), que no tuvo ni daños ni bajas en combate, porque prácticamente casi ni disparó (aunque lo poco que hizo terminó de dañar al *Príncipe* de Gravina). Otros pocos que no tuvieron excesivos daños, esto fue debido a que eran navíos pertenecientes a los últimos lugares de las dos columnas y que se incorporaron a la batalla los últimos; cuando ya tenían una clara superioridad numérica y la mayoría de los enemigos o bien se habían rendido, o continuaban luchando, pero rodeados de enemigos y en condiciones penosas, o se habían retirado.

El principal fallo que tuvieron los británicos fue el no anclar su flota y sus presas ante la tormenta que se avecinaba y en el que perdieron la mayoría de los buques capturados. Solo tres o cuatro buques capturados pudieron llegar a Gibraltar de los 18 que habían apresado. Fue tanto el «desconsuelo» de no llegar con más buques, que incluso salió algún navío británico de los que se encontraban en Gibraltar a intentar apresar algún buque enemigo, de los que todavía estaban cerca de la costa esperando entrar en Cádiz. Tal fue el caso del *Argonaute* (74) francés, que se vio atacado por un navío británico y al que pudo rechazar gracias a la cobertura que le dieron las baterías de costa.

En la *batalla de Trafalgar* los españoles tuvieron 1.022 muertos y 1.383 heridos, la mitad de estos muertos corresponden a las tripulaciones de solo tres navíos, que fueron salvajemente atacados, el *Santísima Trinidad* con cerca de 300 muertos, el *San Juan Nepomuceno* con cerca de 200 y el *Santa Ana* con casi 100 muertos. Los franceses sufrieron la mayor parte de las bajas aliadas con 2.218 muertos y 1.155 heridos de los que cerca de 500 muertos resultaron de la voladura del *Achille* (74) y casi otros 500 del *Redoutable* (80). Aunque estas cifras no fueron ni mucho menos definitivas.

Los británicos tuvieron oficialmente 449 muertos y 1.241 heridos, entre las bajas mortales destacan la del almirante Nelson y dos capitanes de navío (John Cooke del *Bellerophon* y George Duff del *Mars*) y cuatro más heridos (Durham del *Defiance*, Moorsom del *Revenge*, Tyler del *Tonnant* y el vicealmirante Collingwood del *Royal Sovereign*).

La cifra de muertos de los tres contendientes sería finalmente mucho más alta, ya que muchos de los heridos más graves murieron a consecuencia de sus heridas; entre ellos Federico Gravina, comandante en jefe de la escuadra española, que murió varios meses después, a consecuencia de su grave herida en un brazo. Además, los británicos sufrieron bastantes bajas en la tempestad que siguió al combate, aunque no perdieron ningún buque propio. Por ejemplo, el *Temeraire* tuvo 43 desaparecidos pertenecientes a las dotaciones de presa que se ocupaban de navegar los buques apresados. Lo que unido a sus 47 muertos en batalla nos da una cifra bastante elevada de muertos. No hay que olvidar que los navíos británicos iban siempre con menor número de tripulaciones que los españoles y franceses. Un navío de 74 cañones británico llevaba de media 550 hombres, cuando uno español y francés ascendía a los 700 hombres de media. Es decir, hubo buques británicos en los que causaron baja hasta un tercio del total de sus tripulaciones. Y eso es algo a lo que no estaban acostumbrados los británicos.

Las cifras oficiales británicas pueden resultar un poco engañosas, ya que además de no contar a los muertos por naufragio de sus tripulaciones de presa, o por el temporal posterior, también obvian los heridos que fueron pareciendo más adelante. Como sucedió en el caso del *Victory*, en el que su cirujano informó de 27 heridos más, después de que las listas oficiales hubieran sido ya conocidas y mandadas al vicealmirante Collingwood. Como se ve estas listas fueron elaboradas precipitadamente, aunque son las que han trascendido hasta la actualidad sin cambiar en lo más mínimo aun sabiendo lo expuesto. Quizás queda así un resultado mucho más favorable a los británicos. En definitiva, nunca se sabrá la verdadera dimensión de la catástrofe, no solo en las tripulaciones de los españoles y franceses, sino también en las británicas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Regreso casa. El navío Santa Ana (112) siendo remolcado por la fragata francesa Thémis rumbo a Cádiz después del combate. Autor Carlos Parrilla Penagos.

Los navíos españoles y franceses también vieron aumentar el número de bajas mortales posteriormente, por la muerte de heridos y por los ahogados en los naufragios. Además, los navíos

británicos, una mayoría de ellos ya de por sí muy tocados por el combate, tardaron casi una semana en llegar a Gibraltar debido a la fuerte tempestad, que a punto estuvo de hacer naufragar algún navío, como el *Minotaur* o el *Colossus*. Todos lograron llegar al Peñón, pero en un estado lamentable y casi todos desarbolados de uno o varios palos.

Muerte de Nelson por Henri Dupray

El *Prince*, al que anteriormente citábamos como casi intacto por el combate, terminó desarbolado y remolcado por una fragata a Gibraltar. Los daños de Trafalgar, por tanto, fueron en aumento tras la batalla, aumentando considerablemente la sensación de tragedia. En Cádiz cundió la desesperación al ver llegar los pocos navíos de la combinada en un estado tan malo, pero en Gibraltar ocurriría algo parecido ante la llegada de sus buques tan dañados. No hubo, pues, paseo triunfal a Gibraltar, como se podría pensar por el resultado. Antes, bien al contrario.

Dotación del buque francés Redoutable abordando al Victory

Los navíos hispanos *Santísima Trinidad*, *Rayo*, *Neptuno*, *San Francisco de Asís* y *Monarca*, se hundirían al día siguiente en un temporal mientras trataban de escapar de los británicos o eran arrastrados por ellos tras ser capturarlos; naufragios causados por los daños sufridos durante el combate.

Pierre Charles Villeneuve, el artífice de la catástrofe aliada y comandante en jefe de la flota combinada fue apresado y conducido a Londres, ya liberado se suicidó de camino a París, en Rennes, aunque se cree que pudo ser asesinado por orden del Emperador. Los franceses tuvieron un contralmirante muerto, Magon a bordo del *Algesiras*; seis capitanes de navío (Beaudouin del *Fogueaux*, Gourràge del *Aigle*, Camas del *Berwick*, Poulain del *Heros*, Denieport del *Achilles* y Tourneur Laurent del *Algesiras*), a los que se añadiría posteriormente el comandante Touffet del *Duguay Trouin*, que moriría días después en la *batalla del Cabo Ortegal*. Quedaron heridos los capitanes Magendie del *Bucentaure*, Prigny jefe de estado mayor del *Bucentaure* y el valiente capitán Lucas del *Redoutable*.

Para España, Trafalgar sí fue una catástrofe. Aunque la Armada podía haberse repuesto de las pérdidas sufridas en el combate y aún disponía de fuerzas nominales respetables; la falta de una verdadera política nacional, el desgobierno y el abatimiento reinantes en las postrimerías del reinado de Carlos IV, hicieron imposible su resurgir pese a los esfuerzos de Gil y Lemus al frente de la Secretaría de Marina. Estas circunstancias provocaron el cese de la construcción naval militar durante años, la pérdida de muchos buques por falta de carena y la drástica reducción del personal de la Marina, lo que trajo consigo su ruina y la paralización de las comunicaciones con los virreinatos americanos. Al agravamiento del estado de la Hacienda pública por la interrupción de la llegada de caudales a la Península, se añadió la posterior *Guerra de la Independencia* y el fin del imperio ultramarino español. En resumen, Trafalgar significó el ocaso de España como potencia marítima, lugar que había ocupado con honor desde el siglo XV.

Caricatura de la batalla de Trafalgar

Para Francia, la derrota no significó el abandono de la proyectada invasión de Inglaterra; esta decisión la había adoptado Napoleón más de un mes antes. Si bien la nación reafirmó su mentalidad continental a costa de la marítima, el espíritu corporativo de la Marina francesa no se abatió. La pérdida de navíos no sería considerada como significativa. Continuó creyendo en su propia capacidad para seguir los planes de Napoleón, fundamentalmente después de la brillante campaña de Austerlitz. Pero Napoleón estaba desilusionado por el rendimiento de su estrategia naval y, por otra parte, el canal de la Mancha seguía siendo una barrera infranqueable para quien no tuviera la superioridad en fuerzas navales.

Para Inglaterra, Trafalgar significó el principio del fin de la era napoleónica y el comienzo de un incontestable ejercicio del poder naval que le llevaría a la hegemonía mundial detentada durante siglo y medio.

La aplastante derrota de Nelson de las armadas francesa y española el 21 de octubre de 1805, estableciendo a Gran Bretaña como la potencia naval mundial dominante durante un siglo, pero a costa de la vida de Nelson.

Consecuencias de la batalla

- Esta batalla frustró la intención y capacidad francesa de invadir, o al menos bloquear, por mar al Reino Unido (El Lord del Almirantazgo británico John Jervis habría dicho con sorna en 1801: "*Yo no digo que los franceses de Napoleón no vayan a venir, pero desde luego, no vendrán por mar*") y supuso el comienzo del poderío naval británico, que duraría un siglo.
- Villeneuve fue enviado a Inglaterra como prisionero de guerra, pero fue puesto en libertad bajo palabra. Volvió a Francia en 1806. El 22 de abril de 1806 se le encontró muerto en su habitación del Hotel de Patrie, en Rennes, apuñalado en el pecho seis veces. Se informó que Villeneuve se había suicidado y se le enterró sin ceremonia alguna. Probablemente fuera víctima de una ejecución extrajudicial ordenada por Napoleón o por elementos de su gobierno para evitar el bochornoso espectáculo de un juicio y posterior ejecución en la capital del imperio de un almirante derrotado.
- Esta contienda no significó la destrucción de la armada española, ya que, perdió 7 y la flota de guerra hispana contaba con 45 navíos de tres puentes que se pudrieron en los puertos españoles durante la Guerra de Independencia, debido a la ocupación francesa.
- Con todo, la batalla de Trafalgar otorgó a los británicos el dominio absoluto de los mares no solo durante las campañas napoleónicas, sino también durante la práctica totalidad del siglo XIX.
- El hecho que la flota española fuera fuertemente debilitada durante la batalla de Trafalgar dificultó el tráfico comercial y militar, así como el control de las colonias españolas en América, con lo que, sumado a la situación de conflicto que se daba en Europa, se facilitó el éxito de los patriotas en las guerras de independencia hispanoamericanas que se dieron a partir de 1810.

Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805)[117]

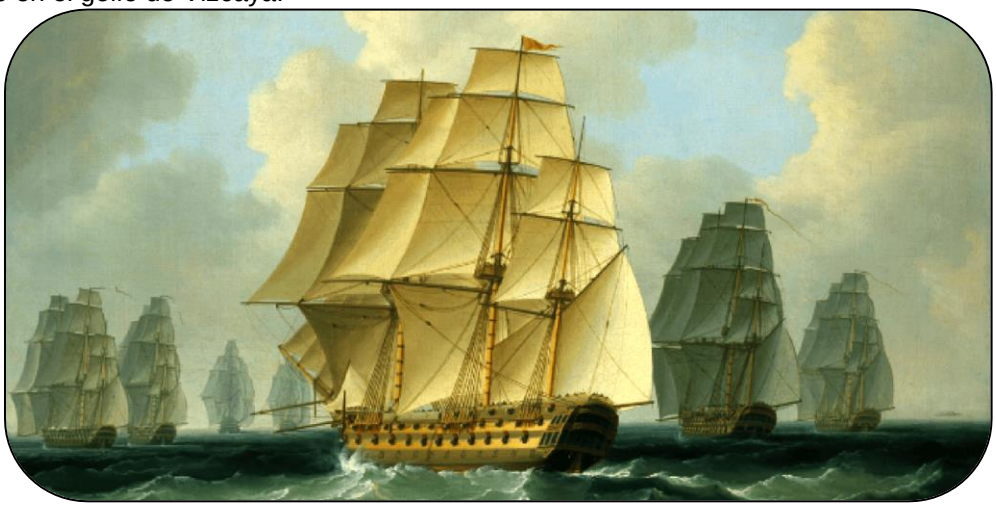
Cabo Ortegal. España

Los 4 buques franceses de línea en la cabeza de la línea de la flota aliada el *Formidable* (80), *Mont Blanc* (74) *Scipion* (74) y *Duguay-Trouin* (74), escaparon de la batalla de Trafalgar al mando del contralmirante Pierre Dumanoir, y navegaron hacia el sur. La intención inicial de Pelley era llevar a cabo las órdenes originales de Villeneuve y dirigirse a Tolón. El día después de la batalla cambió de opinión, recordando que un importante escuadrón británico al mando del contralmirante Thomas Louis estaba patrullando el estrecho.

Con una tormenta cobrando fuerza frente a la costa española, Pelley navegó hacia el oeste para pasar el cabo de San Vicente, antes de dirigirse al noroeste y luego girar hacia el este a través del Golfo de Vizcaya, con el objetivo de llegar al puerto francés de Rochefort. Su escuadrón representaba una fuerza aún considerable, habiendo sufrido solo daños leves en Trafalgar. Al escapar del buque insignia de Trafalgar Dumanoir, el *Formidable* se había deshecho de doce cañones de 12 libras de su alcázar para aligerar su carga y lograr su escapada. Dumanoir dobló el cabo de San Vicente el 29 de octubre y se dirigió a Île-d'Aix (cerca de La Rochelle en Francia), entrando en el golfo de Vizcaya el 2 de noviembre.

117 https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-del-cabo-ortegal-2-de-noviembre-de-1805/

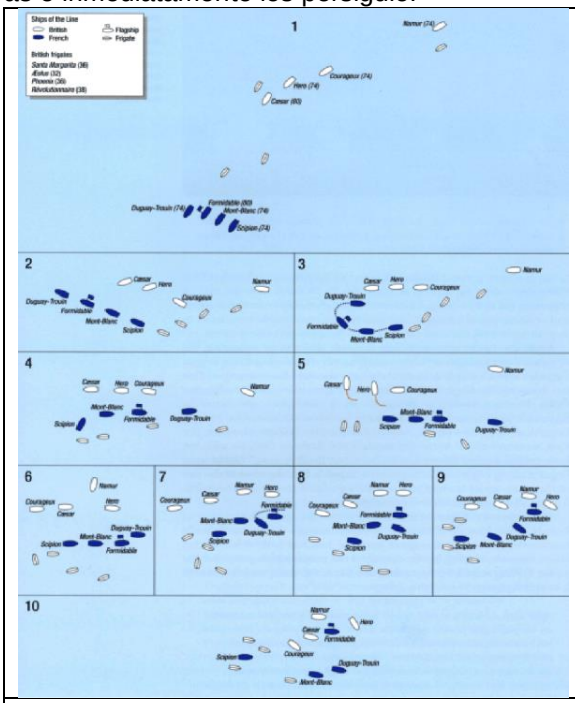
Ya había varios buques y escuadrones británicos en la bahía, en busca de buques franceses. Zacharie Allemand, comandante del escuadrón de Rochefort, había zarpado del puerto en julio de 1805 y navegaba por el Atlántico, atacando la navegación británica. Uno de los buques británicos enviados a patrullar era la fragata *Phoenix* (36), bajo el mando del capitán Thomas Baker. Baker tenía órdenes de patrullar al oeste de las islas Sorlingas (extremo de Cornualles), pero a finales de octubre recibió noticias de varios mercantes neutrales de que el escuadrón de Allemand había sido avistado en el golfo de Vizcaya.



Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805. Los buques británicos de Strachan persiguiendo a los franceses de Dumanoir. En primer plano el Cesar (80) buque insignia británico. Autor Francis Sartorius.

Baker inmediatamente abandonó su estación y navegó hacia el sur, alcanzando la latitud del cabo Finisterre el 2 de noviembre, justo cuando Dumanoir entraba en la bahía. Baker avistó cuatro buques que se dirigían al noroeste a las 11:00 horas e inmediatamente los persiguió.

Los buques, que Baker supuso que eran parte del escuadrón de Rochefort, pero que en realidad eran buques de Dumanoir, llegaron al mediodía y comenzaron a perseguir al *Phoenix* (36), que huyó hacia el sur. Al hacerlo, Baker esperaba atraer a los franceses a un escuadrón británico al mando del capitán Richard Strachan que sabía que estaba en la zona.



Batalla del Cabo de Ortegal (2 de noviembre de 1805). Fases de la batalla.

Baker se mantuvo por delante de los perseguidores franceses y, a las 15:00 horas, avistó 4 velas que se dirigían al sur. Las fuerzas de Dumanoir también las vieron y se situaron al este, mientras que Baker, que ya no los perseguía, mantuvo las velas francesas bajo observación. Habiendo comprobado la fuerza y disposición de los buques franceses, Baker reanudó la navegación hacia el sureste, disparando cañones y haciendo señales a los cuatro buques que había visto y supuestamente eran británicos.

Las fuerzas de Dumanoir ya habían tenido un enfrentamiento con los británicos, habiendo sido perseguidos por dos fragatas, la *Boadicea* (38) al mando del capitán John Maitland y la *Dryad* (36) al mando del capitán Adam Drummond. La *Boadicea* y la *Dryad* avistaron al *Phoenix* y las cuatro velas al sur a las 20:45 horas y les hicieron señales. Baker sospechaba de las nuevas velas, que se interponían entre él y los buques franceses, por lo que no se detuvo, sino que

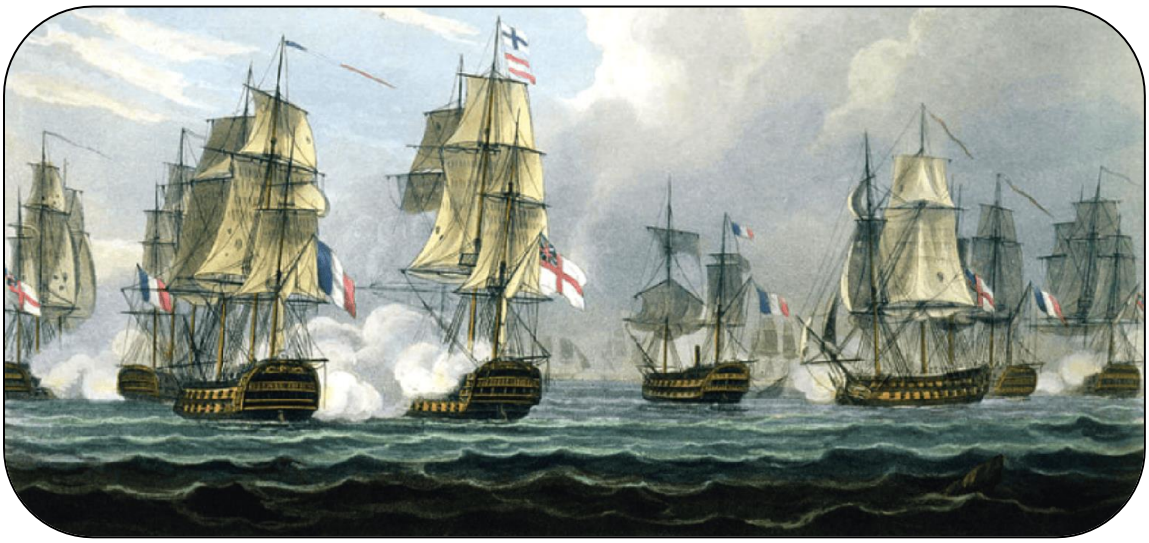
continuó hacia las velas en el sur. Finalmente, se acercaron a dos millas del buque más avanzado, el *Caesar* (80), pero no recibieron respuesta a sus señales, y se retiraron a las 22:30 horas, donde después perdieron de vista tanto a los buques franceses como a los británicos y no tomaron más parte en la batalla.

A las 23:00 horas, Baker había llegado finalmente a los buques y, al pasar bajo la popa del *Caesar* (80), recibió la confirmación de que los buques eran del escuadrón de Strachan, como había supuesto inicialmente. Baker informó a Strachan que había avistado una parte del escuadrón de Rochefort a sotavento, y Strachan inmediatamente decidió buscar el enfrentamiento. Sin embargo, el escuadrón de Strachan estaba muy disperso en esos momentos, y después de zarpar para interceptar a los franceses, envió a Baker a reunir los buques restantes y ordenarles que lo apoyaran. El escuadrón de Strachan consistía en este momento de los buques el *César* (80), el *Hero* (74), el *Courageux* (74), el *Namur-Bellona* (74), y las fragatas *Santa Margarita* (36) y *Aeolus* (32).

Strachan comenzó la persecución con solamente el *César* (80), *Hero* (74), *Courageux* (74) y *Aeolus* (32), y persiguió a los franceses, que navegaban hacia el noroeste, hasta perderlos con un clima brumoso a la 01:30 horas. Luego acortaron la vela para esperar al resto del escuadrón, y se les unió a la luz del día el 3 de noviembre la *Santa Margarita* (36).

La persecución comenzó de nuevo en serio, y a las 07:30 horas se avistó el cabo Ortegal, a 36 millas al sureste. Los buques franceses fueron avistados nuevamente a las 09:00 horas, ya las 11:00 los buques británicos líderes avistaron al *Namur-Bellona* (74) y la *Phoenix* (36) a popa, y se apresuraron a alcanzarlos. Con ellos estaba otra fragata, la *Révolutionnaire* (38), que se había tropezado con la persecución. La persecución continuó durante todo el día y durante la noche, momento en el que las fragatas más rápidas la *Santa Margarita* (36) y la *Phoenix* (36) estaban muy por delante de la principal fuerza británica. El *Namur-Bellona* (74) no pudo reincorporarse al escuadrón y no tomó parte en la batalla.

Desarrollo de la batalla



Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805. Los buques británicos de Strachan atacando a los franceses de Dumanoir. Autor Thomas Withcombe

La batalla comenzó a las 05:45 del 4 de noviembre, cuando *Santa Margarita* (36) se acercó a la popa del buque francés más retrasado, el *Scipion* (74), este abrió fuego, y *Phoenix* (36) se unió a las 09:30 horas. En esta etapa los franceses navegaban casi en línea, con las fragatas *Phoenix* y *Santa Margarita* pisando los talones al *Scipion*. Strachan estaba a unas 6 millas detrás de los franceses con el *César* (74), *Hero* (74) y *Courageux* (80), seguidos por el *Aeolus* (32), mientras que *Namur-Bellona* (74) y *Révolutionnaire* (38) estaban un poco a popa de ellos.

Los británicos continuaron acercándose a los franceses, mientras que el *Scipion* (74) intercambiaba disparos con las fragatas hostigadoras. A las 11:45 horas, la acción parecía inevitable, Dumanoir ordenó a sus buques que formaran línea hacia delante en la amura de estribor, mientras Strachan también alineó sus buques y se acercó desde barlovento por el lado de estribor de los buques franceses.

Al mediodía, las cuatro fragatas británicas estaban en acción, hostigando al *Scipion* (74) en el lado de babor, mientras que el *Namur-Bellona* (74) casi se había unido a los buques de la línea, que disparaban en el lado de estribor de los buques franceses más retrasados.

Dumanoir ordenó a sus buques virar sucesivamente a las 11:30 horas, y así llevó su buque en cabeza, el *Duguay-Trouin* (74), a la acción para apoyar a su centro. El *Duguay-Trouin* (74) no hizo ningún movimiento para obedecer la señal hasta las 12:15 horas, y la línea francesa comenzó a virar hacia los buques británicos de línea y a pasar junto a ellos. Dumanoir había planeado realizar esta maniobra a las 08:00 horas, pero la canceló antes de que pudiera llevarse a cabo.

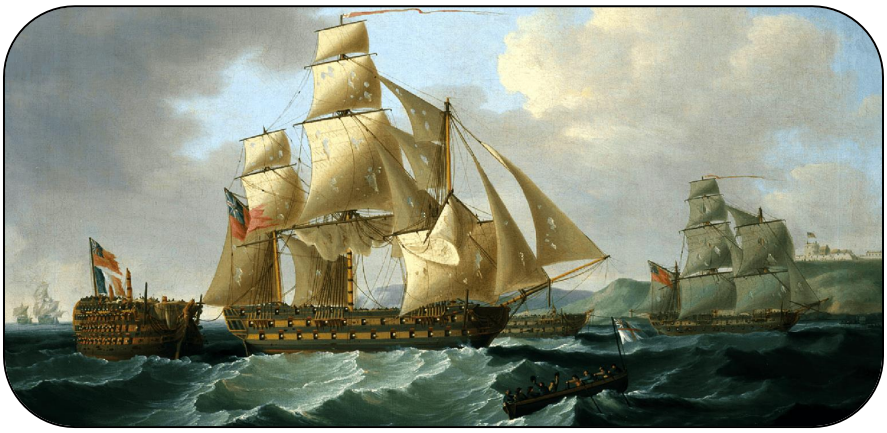
Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Vista de la batalla. Autor Terence Lee.

Las dos líneas pasaron una al lado de la otra, y Dumanoir descubrió que Strachan había doblado su línea, con fragatas en un lado y buques de línea en el otro. Sus buques sufrieron graves daños cuando las dos líneas británicas y la francesa se cruzaron, con Dumanoir apuntando a aislar al *Namur-Bellona* (74) antes de que pudiera unirse a la línea británica.

Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Los buques franceses seriamente dañados son capturados por los buques británicos, cada buque con su captura. Autor Nicholas Pocock.

El daño que sus naves habían sufrido los hizo lentos y poco maniobrables, y Strachan pudo ordenar a sus naves que viraron solos, para mantenerlos junto a los franceses, mientras llegaba el Namur (74) a su línea. Bajo el intenso fuego de las fragatas en el lado de estribor y los buques de línea en su babor, los buques franceses se desgastaron y sobre las 13:10 horas el *Scipion* (74) y el *Formidable* (80) se vieron obligados a rendirse. Al ver su destino, el *Mont Blanc* (74) y el *Duguay-*

Trouin (74) intentaron escapar, pero el *Hero* (74) y el *César* (80) los persiguieron y los sometieron a las 15:35 horas.



Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Regreso a Inglaterra tras la batalla. En primer plano el Cesar (80) remolcando al francés Formidable (80).

Secuelas de la batalla

El triunfo de Strachan completó la derrota de los franceses que Nelson había comenzado en Trafalgar. Los cuatro buques capturados fueron llevados de regreso a Gran Bretaña y comisionados en la Royal Navy, con su tripulación transferida a campos de prisioneros. Uno de los buques, el ex *Duguay-Trouin*, sirvió con los británicos durante los siguientes 144 años bajo el nombre de Implacable.

Las tripulaciones británicas que habían luchado en cabo Ortegal fueron incluidas en las recompensas a gran escala otorgadas por la victoria en la *batalla de Trafalgar*. El capitán Richard Strachan fue ascendido a contraalmirante de la escuadra azul, mientras que todos los primeros tenientes pasaron a comandante. Además, Strachan fue admitido en la Orden del Baño y sus capitanes recibieron medallas de oro.

Dumanoir fue menos afortunado que su oponente. Él y otros oficiales franceses fueron alojados en Tiverton, donde se les dio una libertad considerable. Mientras estaba allí, escribió a The Times para protestar contra los comentarios poco halagadores hechos sobre su conducta en la *batalla de Trafalgar*. Fue liberado del cautiverio en 1809 y regresó a Francia, donde se enfrentó no a uno, sino a dos tribunales de investigación, uno por su conducta en la *batalla de Trafalgar* y otro por su derrota en la *batalla del Cabo Ortegal*.

Batalla de la isla de Aix 11 abril 1809[118][119][120]

La **batalla de la isla de Aix** (también llamada **Incidente de los brulotes** y **batalla de las Rutas Vascas, Battle of the Basque Roads**, **Battle of Aix Roads**, *Bataille de l'île d'Aix*, *Affaire des brûlots*, o *Bataille de la rade des Basques*) fue una batalla naval librada entre británicos y franceses entre el 11 y 12 de abril de 1809 en la embocadura del río Charente, al sur de la isla de Aix, Francia. Esta batalla se encuadra dentro de las operaciones militares de la 5ª Coalición.

En la noche del 11 de abril de 1809, el capitán de navío Thomas Cochrane dirigió un ataque contra una poderosa escuadra de navíos franceses anclados entre las islas de Oleron y Aix.

Antecedentes

A finales de 1808, los franceses se enteraron de que se estaba preparando una invasión británica de Martinica, por lo que dieron órdenes a Willaumez de zarpar y concentrarse con los escuadrones de Lorient y Rochefort y reforzar así la isla.

---

118 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_isla_de_Aix

119 https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_(Francia)

120 https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-moderna/20200203/473227820349/lord-cochrane-marino-guerras-napoleonicas-independencia-americana.html

Fecha	**11–25 abril 1809**
Lugar	**Île-d'Aix, Francia**
Resultado	**Victoria británica**
Comandantes	
James Gambier Lord Cochrane	Zacharie Allemand
Fuerzas en combate	
11 navíos, 7 fragatas, 4 bergantín-balandro, 2 barcazas-bomba, 6 bergantines, 1 goleta, 2 cúter, 40 transportes y brulotes, 3 barcazas de cohetes Congreve.	11 navíos, 4 fragatas
Bajas	
	4 navíos, 1 fragata

En 1809, la Royal Navy dominaba el Atlántico. Durante la Batalla de Trafalgar de 1805 y la Campaña del Atlántico de 1806, la Flota Atlántica francesa había sufrido graves pérdidas y los supervivientes quedaron atrapados en los puertos franceses de Bizkaia bajo un estrecho bloqueo de la Flota británica del Canal. La base francesa más grande estaba en Brest en Bretaña, donde el cuerpo principal de la flota francesa estaba fondeado al mando de Contre-amiral **Jean-Baptiste Willaumez**.

Isla de Aix, Basque y Aix Roads, Golfo de Vizcaya, Francia

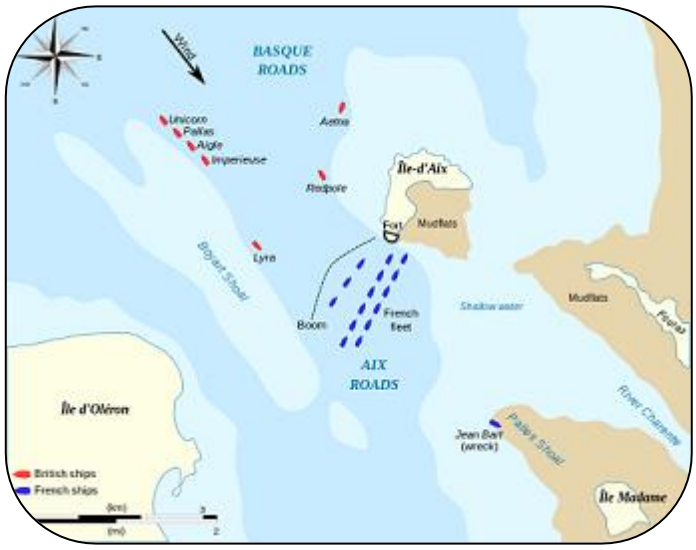
En febrero de 1809, la Flota Atlántica Francesa, se encontraba bloqueada en Brest, por la Flota Británica del Canal, pero de igual manera intentaron irrumpir en el Atlántico y reforzar la guarnición de Martinica, pero los franceses no pudieron escapar del golfo de Vizcaya y finalmente fondearon en las carreteras vascas, cerca de la base naval de Rochefort. Allí fueron vigilados durante marzo por la flota británica al mando del almirante Lord ***James Gambier***.

Cronología de los hechos

El 6 de abril llegó el buque bomba HMS Aetna, equipado con un mortero pesado, con William Congreve, inventor de un sistema de artillería de cohetes que se utilizaría en el ataque. Fue seguido por el primer convoy de 12 brulotes el 10 de abril, llevando el total de Cochrane a 24 brulotes, además de los buques explosivo para rematar su ataque. Con sus preparativos completos, Cochrane ordenó el ataque para la noche del 11 de abril, aunque Gambier se mostró reacio a permitir que sus marineros apoyaran a Lord Cochrane (que era un capitán de navío subordinado).

Ataque con cohetes Congreve

A medida que se acercaba la noche, quedó claro que el viento, aunque soplaba en la dirección correcta, era demasiado fuerte para permitir que los brulotes se encadenaran en escuadrones como estaba planeado, y cada uno recibió instrucciones para operar de forma independiente. A las 20:30, con el viento y la marea a su favor y la noche más oscura de lo esperado, los brulotes cortaron sus cables de ancla y comenzaron a navegar silenciosamente hacia la flota francesa.



Otras tripulaciones británicas, incluidas las de uno de los buques explosivos, perdieron el control y no tomaron parte en el ataque. Sin embargo, algunos, incluido el brulote líder bajo el mando personal de Cochrane, continuaron avanzando a gran velocidad, mientras el viento aumentaba gradualmente.

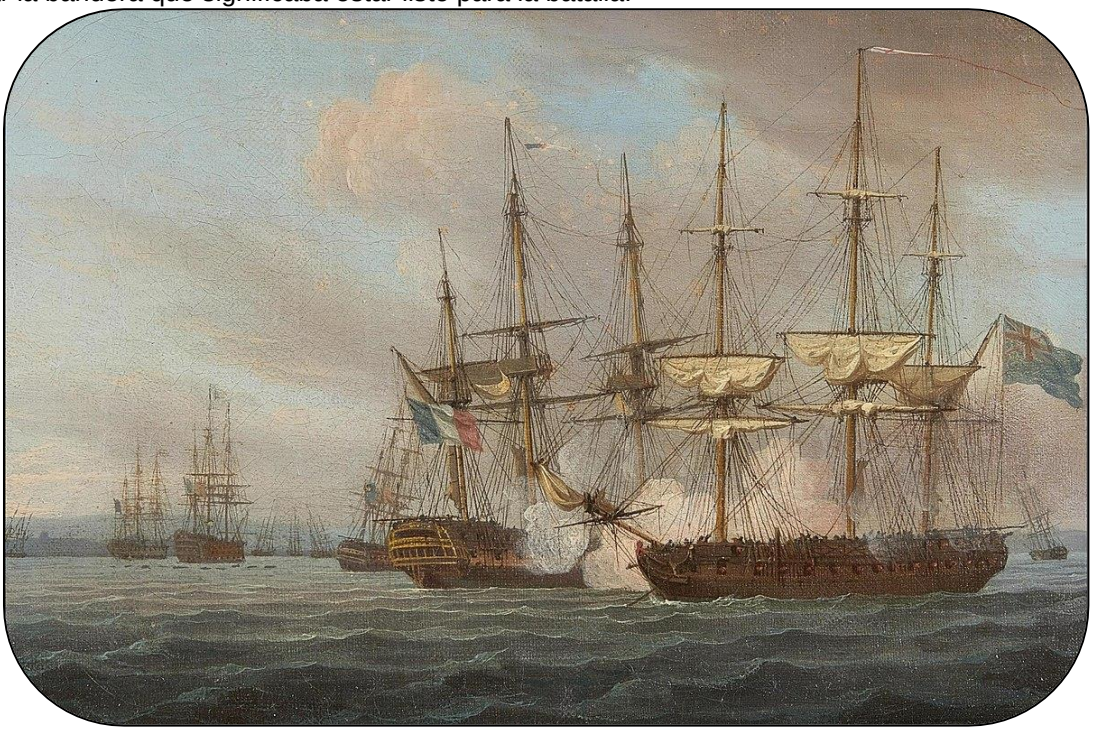
La carretera de **Aix** se convirtió en un escenario de “horror sublime”: brulotes navegaban al azar a través del fondeadero, algunos pasaban entre los grandes cascos de la línea francesa. Los proyectiles de Aetna y miles de cohetes estallaron en medio de la confusión mientras los fuertes y todos los buques disparaban sus armas contra amenazas reales e imaginarias; lo cual daba lugar a una escena peculiarmente espantosa. Los brulotes alcanzaron la línea de fragatas francesas a las 21:45, cuando las fragatas cortaron sus cables de anclaje y se retiraron hacia el sureste por el canal. Los buques en llamas entonces impactaron la línea francesa; el Régulus fue alcanzado, la tripulación se defendió desesperadamente del brulote durante 15 minutos mientras el buque a la deriva de la línea se estrellaba contra el Tourville.

La duda: Gambier

Cuando amaneció el 12 de abril, muy pocas naves permanecían a flote, más específicamente solo el Cassard y el Foudroyant, llegando a la desembocadura del Charente con la marea, quedaron varados en el lodo y los bajíos rocosos del canal. El comandante británico Cochrane, de regreso en el Imperieuse, reconoció de inmediato que, aunque ningún buque francés había sido destruido directamente por el ataque, existía la oportunidad de aniquilar a la flota atlántica francesa en una sola mañana. En tierra y vulnerables, los buques franceses aislados podrían simplemente ser destruidos por un ataque convencional concertado en las carreteras de Aix, con solo las baterías y los dos buques restantes a flote para ofrecer resistencia.

Cuando los buques franceses comenzaron a ir a la deriva con la marea, Cochrane envió más señales, pero no hubo respuesta de la distante flota británica al mando de Gambier. Cuando las tripulaciones francesas comenzaron la laboriosa tarea de reflotar sus buques a las 9:30 de la mañana, Cochrane señaló que el enemigo se prepara para desvararse. A las 09:35 Gambier ordenó a su flota que levar anclas y luego rescindió la orden, en lugar de celebrar una conferencia en el buque insignia para todos sus comandantes. Finalmente, la flota zarpó a las 10:45 am.

A las 11:30 am Gambier ordenó un alto después de solo 3 millas náuticas (5,6 km), y los buques fondearon una vez más cerca de Île-d'Aix mientras el almirante realizaba una conferencia con sus comandantes. Al hacerlo, Gambier evitó notoriamente hacer cualquier señal que pudiera indicar que tenía la intención de un ataque, incluso deletreando algunas señales largas para evitar usar la bandera que significaba estar listo para la batalla.



El historiador *Robert Harvey* describió el suceso como **"uno de los actos más despreciables de cualquier comandante en jefe en la historia naval británica"**. Uno a uno los buques franceses que habían encallado comenzaron a reflotar, mientras Gambier dudaba. Foudroyant y Cassard, temiendo un ataque de la flota británica, se retiraron por Charente a las 12:45 y ambos aterrizaron en Fouras.

Estrategia británica: Cochrane

A las 13:00 pm, Cochrane, con su impaciencia y furia en aumento, permitió deliberadamente al Imperieusea la deriva, primero por la popa por el canal hacia la flota francesa, haciendo la señal de que los buques enemigos estaban navegando, luego que estaban en peligro, y requería ser asistido de inmediato. A las 14:00 pm comenzó un fuego constante contra el buque varado. Cochrane había forzado la mano de Gambier a la batalla, a pesar de su deseo de evitar el combate; pero al haber solicitado ayuda, el almirante no podía permitir que una de sus fragatas luchara contra toda la flota francesa sin ayuda, y de mala gana instruyó a la gran fragata británica a para unirse al escuadrón costero, entrar en Aix Roads y apoyar a Cochrane.

Refuerzos británicos

A las 15:20 entraron en Basque Roads los refuerzos británicos, justo cuando la tripulación de Calcuta abandonaba el buque y se retiraba a través del bajío. Formando una línea de batalla, los británicos abrieron un fuerte fuego en la cercana, y aún en tierra, Ville de Varsovie mientras Beagle, armado con pesadas carronadas, se acercó a la costa y se colocó frente a la proa de Aquilon y aniquiló a los franceses. Durante dos horas los inmóviles buques franceses fueron golpeados por la línea británica con poca respuesta, hasta que a las 17:30 ambos izaron banderas indicando que se habían rendido.

Poco después, la tripulación el Tonnerre naufragado abandonó su buque y le prendió fuego. El buque francés fue destruido por la explosión de un cargador a las 19:30, seguido a las 20:30 por

Calcuta, que había sido incendiado por error por un grupo de abordaje británico demasiado entusiasta, una enorme explosión. La mayoría de los buques británicos habían sufrido daños menores y bajas por el fuego de las baterías de cañones en Île-d'Aix, donde Revenge se había varado temporalmente durante la noche y sufrió 18 bajas. Las pérdidas francesas fueron menores excepto en Ville de Varsovie, que había sufrido alrededor de 100 bajas en el intercambio.

En este punto, 6 buques franceses supervivientes; el Océan, cuatro de la línea y la fragata Indienne, permanecieron encallados cerca de la desembocadura del Charente, mientras que el resto de la flota había escapado río arriba para asegurar fondeaderos. Durante la noche, el viento soplaba desde tierra, haciendo que un ataque con fuego contra fuego no fuera práctico, por lo que los británicos se contentaron con prender fuego a Ville de Varsovie y Aquilon.

CN Thomas Alexander Cochrane

La vista de los naufragios en llamas en la noche una vez más sembró el pánico en toda la flota francesa, los buques varados abrieron un intenso fuego sobre los buques hundidos en el supuesto de que eran brulotes. El comandante Lacaille de Tourville estaba tan nervioso que inmediatamente ordenó a su tripulación que abandonara el buque y le prendiera fuego. A la mañana siguiente descubrieron que el intendente del buque, Eugéne-Joseph-Romain Bourgeois, había permanecido a bordo, no convencido por la orden de Lacaille, y había rechazado, sin ayuda, un intento británico de abordar y capturar el buque. Durante la noche se le habían unido unos 30 marineros, manteniendo al Tourville en manos francesas hasta que llegó el amanecer y el resto de la tripulación regresó.

Continúa la batalla

El 13 de abril, a las 08:00 am se ordenó un nuevo ataque contra los buques que quedaban varados en la desembocadura del Charente. A las 11:00 am las pequeñas embarcaciones estaban en posición, y abrieron fuego contra el buque insignia francés. El bombardeo continuó durante todo el día, aunque con poco efecto. Los británicos durante la noche no reanudaron el ataque y, en la mañana siguiente, descubrieron que la mayoría de los buques franceses se habían retirado con éxito por Charente. Durante los días venideros se realizaron otros esfuerzos de ataques para rescatar partes de las flotas que vagaban por la zona, pero en algunos casos fue imposible. Por lo que el 29 de abril, el navío británico al mando de Gambier, abandonó su bloqueo del río y navegó con su flota hacia Inglaterra.

Consecuencias

Esta batalla fue una victoria para los británicos; ya que tanto las embarcaciones, como las bajas francesas fueron significativas, ya que las pérdidas por parte de los mismo se reflejaron en tres buques franceses de línea, un cuarto de clase, una fragata y gran parte del resto de la flota de Brest sufrió graves daños y requirió extensas reparaciones; Océan y Foudroyant estaban en un estado particularmente pobre, se estimaban entre 150 y 200 fallecidos, mientras que las pérdidas británicas

fueron sólo 13 muertos y 30 heridos. Pero lo que más daño sufrió fue la moral de la flota francesa, quedaron desanimados lamentándose de su situación.

Controversias

Para ambos países las ramificaciones legales de la batalla tuvieron sus consecuencias. Los historiadores han repartido la culpa de la derrota francesa entre Allemand y Jean-Baptiste Willaumez. Algunos franceses se enfrentaron a un consejo de guerra en el cual fueron acusados por diversos motivos cuatro de sus comandantes por la facilidad de abandonar sus buques y no seguir las órdenes, otros fueron condenados por varios cargos y declarados culpables por la derrota en la batalla. En Gran Bretaña, la conducta de Gambier ha sido criticada por historiadores desde la batalla.

Cochrane, que había logrado un éxito parcial al principio de la operación, pretendía continuar avanzando, ante la rotunda negativa del almirante. Convencido como estaba de haber podido hundir o capturar a la flota francesa, su temperamento vehemente le llevó a **acusar a su superior ante el Parlamento**.

El proceso derivó en un consejo de guerra en el que lord Gambier fue exonerado, y Cochrane, que se ganó el odio del almirante y de la élite naval británica, fue sancionado con **la retirada del rango militar**. A partir de entonces, con demasiadas enemistades por todas partes, decidió volver a la política. En su labor como diputado se ganó la animosidad de sus antiguos superiores, pues denunció las arbitrariedades y abusos que sufrían los tripulantes de la Royal Navy.

Como consecuencia de esta postura, en 1814 es **acusado de participar en el Gran Fraude de la Bolsa de Londres**. Se hizo correr la falsa noticia de que Napoleón había sido derrotado, lo que provocó un aumento colosal en el valor de los títulos públicos. La venta de una gran cantidad de acciones del gobierno el mismo día dio lugar a una investigación. Uno de los involucrados era el tío de Thomas, Andrew Cochrane-Johnstone.

Juzgado como cómplice en un dudoso proceso, Thomas fue condenado a una hora en la picota pública, un año de prisión, mil libras de multa, el despido de la Royal Navy y la **destitución de su título de caballero**. La picota se eliminó de la sentencia debido al temor de que sus partidarios provocaran graves disturbios.

“Hallándome a la sazón desposeído de mi empleo, por habérseme injustamente expulsado del servicio naval británico, a efecto de las maquinaciones del poderoso partido político que yo había agraviado [...], acepté la propuesta”, afirma el propio Cochrane en sus memorias. Viajó a Chile y, en noviembre de 1818, de manos del mismo O’Higgins, recibió el nombramiento de **vicealmirante y comandante en jefe de la armada chilena**.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulo XLII.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- War At Sea in The Age of Sail 1650-1850. Andrew Lambert. 2000. Cassell, Wellington House.
- Breve historia de la batalla de Trafalgar. 2014. Luis E. Íñigo Fernández www.brevehistoria.com

Enlaces de Interés

- Aboukir: https://www.youtube.com/watch?v=PzJcDmj5ghQ
- Trafalgar: https://www.youtube.com/watch?v=sRtUrvmok-c&t=505s
- Trafalgar: https://www.youtube.com/watch?v=YeyTC9vTtLc
- Trafalgar: https://www.youtube.com/watch?v=T62n8F2w_tw
- Copenhagen: https://www.youtube.com/watch?v=w6AU6gIW0q8
- Batalla de Aix: https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_isla_de_Aix https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_(Francia)

ANEXO “A” BATALLAS NAVALES DE GUERRAS NAPOLEÓNICAS

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS GUERRAS DE COALICIÓN[121]

Las Guerras de Coalición fueron una serie de conflictos entre 1793 y 1815 que incluyeron una serie de alianzas entre distintas potencias europeas contra Francia, primero bajo el control del gobierno revolucionario y luego bajo el consulado de Napoleón Bonaparte.

Guerra de la Primera Coalición

La Guerra de la Primera Coalición tuvo lugar entre 1793 y 1797, y comenzó como un intento de destruir al ejército francés después de la revolución de 1789. La guerra fue desencadenada por la ejecución del rey Luis XIV, lo que llevó a España, los Países Bajos, Austria, Prusia, Gran Bretaña y Cerdeña a formar una coalición militar en 1793, y cada nación declaró la guerra a Francia. Durante este período, Francia fue gobernada por el Directorio, que respondió a la amenaza de invasión anunciando la Levée en Masse (reclutamiento). El resultado fue que el ejército revolucionario estaba mucho más motivado que las fuerzas de la Coalición, lo que ayudó a facilitar una victoria general francesa.

La Coalición sufrió derrotas tempranas en 1793, cuando las fuerzas austriacas fueron derrotadas en la batalla de Wattignies en octubre, lo que allanó el camino para sus primeras negociaciones de paz con los franceses en 1795. Esto había sido precedido por una derrota británica en la batalla de Hondeschoote en septiembre de ese año. Sin embargo, la guerra naval todavía estaba dominada por los británicos, lo que resultó en una victoria de la Coalición en la Batalla del Glorioso Primero de Junio en 1794, la batalla naval más grande de las guerras revolucionarias francesas. Aquí, la marina francesa perdió siete barcos, seis de los cuales fueron capturados y uno hundido, mientras que los británicos no perdieron ninguno. Este éxito en la guerra naval continuó con la Batalla de Camperdown en 1797, en la que la marina británica se enfrentó a los holandeses, que habían sido un estado cliente de Francia rebautizado como República Bátava desde 1795. Nuevamente, los británicos no sufrieron pérdidas de barcos, pero infligieron graves daños a los holandeses, capturando con éxito 11 barcos.

La Primera Coalición comenzó a desintegrarse muy pronto, en 1795, cuando el ejército revolucionario logró hacer retroceder a las fuerzas españolas a través de los Pirineos, obligando a los españoles a firmar la Paz de Basilea en julio de ese año con los franceses. A estos tratados les siguió en 1797, cuando Austria firmó el Tratado de Campo Formio, que establecía la paz entre las dos naciones y transfirió una serie de territorios austriacos a manos francesas. El resultado de estos dos tratados de paz fue que Gran Bretaña era la única potencia que seguía luchando contra los franceses, y así terminó la Guerra de la Primera Coalición.

Guerra de la Segunda Coalición

La Guerra de la Segunda Coalición tuvo lugar entre 1799 y 1801, y siguió a la Batalla del Nilo de 1798, en la que la armada británica liderada por el almirante Nelson había derrotado a Napoleón. Al percibir la debilidad de Napoleón, los ingleses decidieron formar una Segunda Coalición con Turquía, Rusia y Austria, en otro intento de derrotar a la Francia revolucionaria.

La Coalición tuvo algunos éxitos iniciales: las fuerzas austriacas expulsaron a los franceses del Rin, los británicos expulsaron al ejército revolucionario de los Países Bajos y un ejército combinado de tropas rusas y austriacas logró expulsar a los franceses de Italia en 1799. Después de estas victorias, la Coalición planeó un ataque en tres frentes: Rusia, Austria y Gran Bretaña marcharían sobre Francia desde tres direcciones diferentes: a través de la República Helvética (Suiza), Italia y los Países Bajos, respectivamente.

Sin embargo, tras su derrota en la batalla del Nilo, Napoleón había regresado a Francia en octubre de 1799. En su ausencia, el Directorio que gobernaba Francia había seguido una política militar agresiva, ocupando Suiza, atacando el Reino de Nápoles y anexionándose Piamonte-Cerdeña. Fue a su regreso cuando Napoleón dio un golpe de Estado para tomar el gobierno y convertirse en Primer Cónsul, declarando que el Directorio era incompetente.

Tras su ascenso al poder, Napoleón comenzó a obtener victorias contra la Coalición y logró defender a Francia contra el ataque por tres frentes. En junio de 1800, Napoleón derrotó a la gran

[121] https://concepto.de/guerras-napoleonicas/

mayoría de las fuerzas de la Coalición en la Batalla de Marengo , es decir, a las tropas austriacas, ya que tanto Gran Bretaña como Rusia solo habían enviado fuerzas simbólicas. Esto, combinado con la derrota austriaca en la Batalla de Hohenlinden en diciembre de 1800 a manos del ejército francés dirigido por el general Moreau, condenó efectivamente a la Segunda Coalición.

Las fuerzas austriacas hicieron la paz con Francia en 1801, firmando el Tratado de Lunéville en febrero. El resultado de esto fue que entregaron todas sus tierras al sur del Rin y en el norte de Italia a los franceses. Rusia también había abandonado la Coalición en 1800, no como resultado de una derrota militar sino por la admiración que sentía el zar Pablo I por Napoleón, y se negó a luchar contra él. Esto dejó a Gran Bretaña sola luchando contra Francia por segunda vez, por lo que en 1802 Inglaterra aceptó negociar la Paz de Amiens , que trajo estabilidad a Europa durante los siguientes 14 meses.

La Guerra de la Tercera Coalición

Entre 1803 y 1806 se desarrolló la Guerra de la Tercera Coalición, en la que participaban Prusia, Gran Bretaña, Austria, Rusia y Suecia. Su detonante fue la invasión de Napoleón al norte de Italia, Suiza y los Países Bajos, lo que dejó en evidencia sus ambiciones imperialistas en Europa. En 1804, Napoleón planeó una invasión de Gran Bretaña, que hasta entonces había sido el principal financiador de la resistencia y proveedor de ayuda militar.

Napoleón Bonaparte por Antoine Gros

La Guerra de la Tercera Coalición se puede dividir en dos campañas: la campaña contra Gran Bretaña en el mar y la campaña contra Austria y Rusia en tierra. En 1805, Napoleón había reunido un ejército en la costa oeste de Francia en preparación para invadir Gran Bretaña. Sin embargo, las derrotas navales anteriores significaron que la marina francesa no tenía suficientes buques para transportar con seguridad su ejército a través del canal frente a las defensas británicas. Se puso en marcha un plan para desviar a la flota inglesa del canal, lanzando un viaje de señuelo a las Indias Occidentales para amenazar el dominio británico en la región. Sin embargo, el truco fracasó y la flota francesa y española bajo el mando del almirante Villeneuve se vio obligada a retirarse a España. Aquí se enfrentaron a la marina británica en el cabo de Trafalgar , y en la batalla resultante, los franceses y los españoles fueron completamente derrotados, aunque lograron herir fatalmente al almirante de la flota británica, Nelson. En esta etapa, la Coalición ya no estaba impulsada por sentimientos antirrepublicanos, sino más bien por el deseo de librar a Europa de Napoleón.

La campaña de Austria y Rusia comenzó a desintegrarse cuando el ejército austríaco invadió Baviera en agosto de 1905 sin esperar a que llegaran los rusos para brindar refuerzos. El Gran Ejército de Napoleón rodeó a los austríacos en la batalla de Ulm y, tras negociaciones, logró capturar todo el ejército austríaco, compuesto por más de 50.000 hombres. Los franceses pronto capturaron la ciudad de Viena y luego dirigieron su atención a las fuerzas rusas en retirada. El 2 de diciembre de 1805, el ejército francés se enfrentó a las fuerzas de la Coalición en la batalla de Austerlitz , aplastándolas y provocando pérdidas de más de 15.000 hombres y capturando a 11.000 más. El resultado de esto fue que las fuerzas rusas se vieron obligadas a retirarse hacia Moscú en desorden, lo que confirmó la victoria francesa.

La Guerra de la Tercera Coalición terminó tras las derrotas combinadas de los aliados en Ulm y Austerlitz. El 26 de diciembre de 1805 se firmó el Tratado de Presburgo entre Francia y Austria, en el que Austria se comprometía a retirarse de la Coalición y a ceder una serie de territorios en Italia y Baviera. La cesión de estas tierras permitió la creación de la Federación del Rin, que pretendía actuar como amortiguador entre Francia y Europa central, pero que también provocó el colapso del Sacro Imperio Romano Germánico. La combinación del Tratado de Presburgo y las victorias francesas en tierra aseguraron la victoria de Napoleón durante la Guerra de la Tercera Coalición.

Guerra de la Cuarta Coalición

La Guerra de la Cuarta Coalición tuvo lugar entre 1806 y 1807 y estuvo compuesta por una alianza entre Prusia, Rusia y Gran Bretaña. A diferencia de las guerras anteriores, no hubo un período de paz, ya que Gran Bretaña nunca había firmado un acuerdo de paz después de la Guerra de la Tercera Coalición, y fue provocada por la preocupación de Prusia por el creciente dominio francés sobre los estados alemanes.

El 14 de octubre de 1806, el ejército francés se enfrentó a las fuerzas prusianas en la batalla de Jena-Auerstadt, bajo el mando del mariscal Davout. El resultado fue una victoria contundente para los franceses, que diez días después habían conseguido capturar la capital, Berlín. El ejército francés avanzó entonces hacia la frontera rusa, donde entró en conflicto con las fuerzas rusas el 7 de febrero de 1807 en la batalla de Eylau. Tanto las fuerzas de la Coalición como las francesas se vieron obstaculizadas por unas condiciones terribles, con una fuerte tormenta de nieve que limitaba la visibilidad y la comunicación, y que provocó más de 40.000 bajas. Al final, la batalla de Eylau no fue concluyente, y no fue hasta la batalla de Friedland , en junio de 1807, cuando Francia logró derrotar al ejército ruso. Durante la batalla, Napoleón aplastó a las fuerzas de la Coalición, con unas 20.000 pérdidas rusas.

El efecto de la batalla de Friedland fue que obligó al zar Alejandro I a firmar el Tratado de Tilsit, que confirmaba la paz entre Rusia y Francia, y también provocó que Prusia perdiera importantes extensiones de su territorio en el sur. Esto se utilizó para crear el nuevo estado cliente de Francia, Westfalia, y el resultado de este tratado fue que Gran Bretaña volvió a luchar sola contra Francia, poniendo fin así a la Cuarta Coalición.

Guerra de la Quinta Coalición

La Guerra de la Quinta Coalición tuvo lugar en 1809 y en ella participaron Gran Bretaña y Austria. La Quinta Coalición surgió tras las mejoras introducidas en el ejército austríaco, que le dieron una mayor confianza militar, y tras la decisión de aprovechar el hecho de que Napoleón estaba distraído por la Guerra Peninsular contra España y Gran Bretaña. La mayoría de los acontecimientos principales de este conflicto se centraron en Austria y Francia, y Gran Bretaña tuvo una participación limitada.

En abril de 1809, las fuerzas austriacas aprovecharon la distracción de Napoleón para atacar Baviera, un estado cliente de Francia que era uno de sus aliados clave. Tomaron a los bávaros por sorpresa al atacar una semana antes de lo que Napoleón esperaba, lo que los confundió a ellos y a los comandantes franceses en la región. Sin embargo, la suerte de los austriacos cambió entre el 19 y el 23 de abril, cuando Napoleón llegó para contraatacar contra su invasión con la maniobra de Landshut, obteniendo 6 victorias separadas en 5 días. A esto le siguió la batalla de Ebelsburg el 3 de mayo, en la que las tropas francesas tomaron el control del último puente sobre el Danubio, lo que les permitió entrar en la capital austriaca de Viena 9 días después.

El 21 de mayo, los franceses sufrieron un revés importante en la batalla de Aspern-Essling. Durante este conflicto, Napoleón intentó cruzar con su ejército por el Danubio desbordado para atacar a las fuerzas austríacas, que estaban bajo el mando del archiduque Carlos. Sin embargo, los puentes que construyó para permitirles cruzar fueron destruidos repetidamente por la poderosa agua y por las barcazas austríacas que se soltaron y flotaron río abajo y chocaron con ellas. La falta de puentes atrapó a la vanguardia francesa y dejó al grueso del ejército sin refuerzos. Los franceses establecieron posiciones defensivas en los pueblos de Aspern y Essling, hasta que después de dos días de lucha pudieron retirarse. Esta fue la primera pérdida militar que Napoleón había dirigido, y la enorme cifra de muertos de 21.000 soldados hizo tambalear la creencia en la invencibilidad de Napoleón.

La Quinta Coalición comenzó a desmoronarse tras la batalla de Wagram en julio de 1809. La victoria francesa era tan necesaria como decisiva tras el desastre militar de Aspern-Essling. Napoleón logró dividir el ejército austríaco en dos y lo obligó a retirarse, lo que finalmente resultó en 40.000 bajas austríacas. Esta derrota obligó al archiduque Carlos a firmar un armisticio y, más tarde, el 14 de octubre, a firmar el Tratado de Schönbrunn, en el que nuevamente se acordaba que Austria cedería más territorio a Francia. Este tratado puso fin a la Guerra de la Quinta Coalición.

Guerra de la Sexta Coalición

La Guerra de la Sexta Coalición se desarrolló entre 1812 y 1814 y en ella participaron los ejércitos británico, austríaco, ruso, prusiano, sueco, español y portugués. La guerra se originó con la invasión de Rusia por parte de los franceses en junio de 1812, tras meses de relativa paz en Europa.

Los franceses avanzaron a través de Rusia, hasta que el 7 de septiembre se enfrentaron a las fuerzas rusas en la batalla de Borodino , que se saldó con unas 80.000 bajas. A pesar de ello, no fue concluyente y el avance francés continuó. El ejército de Napoleón llegó a Moscú el 14 de septiembre, sin embargo, al llegar se encontraron con que la ciudad había sido saqueada. Ante el duro invierno ruso que se avecinaba sin suministros, el ejército francés se vio obligado a retroceder hacia la frontera alemana, con un coste estimado del 88% de su fuerza original.

El 28 de febrero de 1813, Prusia firmó el Tratado de Kalisch, que la aliaba con Rusia, Suecia y Gran Bretaña, y además declaraba la guerra a Francia. En mayo, Napoleón había logrado reconstruir su ejército tras la destrucción sufrida durante la Gran Retirada, lo que le permitió obtener dos victorias en la primavera de ese año en las batallas de Lützen y Bautzen. Sin embargo, estas victorias tuvieron un coste significativo, y tanto los aliados como los franceses se vieron obligados a acordar un armisticio entre el 4 de junio y el 13 de agosto para reconstruir sus ejércitos y recuperarse. Durante este tiempo, el 12 de agosto, Austria se unió a la Coalición y a la guerra contra Francia.

Poco después de que terminara el armisticio, los franceses volvieron a parecer fuertes, al derrotar a las fuerzas de la Coalición en la batalla de Dresde, entre el 26 y el 27 de agosto. Sin embargo, Napoleón sufrió derrotas más significativas, que culminaron en la Batalla de las Naciones, entre el 16 y el 19 de octubre de 1813. En ella participaron más de 600.000 hombres, lo que la convirtió en la batalla más grande de las guerras napoleónicas. En noviembre, los aliados le ofrecieron a Napoleón una paz con las propuestas de Frankfurt, que establecían que Napoleón seguiría siendo emperador de Francia, pero que sus fronteras debían volver a sus «límites naturales», cediendo así gran parte del territorio que había ganado en los últimos años. Napoleón rechazó estos términos, lo que dio lugar a la invasión aliada del norte de Francia durante el invierno de 1814.

El 30 de marzo de 1814, las fuerzas de la Coalición entraron con éxito en París y el 11 de abril Napoleón finalmente aceptó abdicar tras una moción de sus oficiales. El Tratado de París puso fin a la Guerra de la Sexta Coalición y los aliados acordaron exiliar a Napoleón en Elba, restaurando en su lugar la monarquía borbónica.

Guerra de la Séptima Coalición

La última guerra de la Séptima Coalición comenzó en la primavera de 1815, cuando Napoleón escapó de su exilio en Elba. Los aliados estaban distraídos por los desacuerdos sobre el futuro de Europa en el Congreso de Viena, lo que provocó tensiones y estuvo a punto de estallar una guerra. Napoleón aprovechó la disputa y huyó de Elba el 26 de febrero, llegando a París el 20 de marzo.

Hubo un consenso internacional de que Napoleón debía ser derrocado por la fuerza, por lo que el 25 de marzo Gran Bretaña, Austria, Prusia y Rusia firmaron el Tratado de la Cuádruple Alianza, cada uno de los cuales se comprometía a contribuir con fuerzas y armas para derrotar al emperador francés.

La campaña resultante fue breve: el 16 de junio, las fuerzas francesas ganaron la batalla de Ligny, invadiendo Bélgica y derrotando a las fuerzas prusianas que se les oponían. Sin embargo, sería la última victoria francesa de las Guerras de Coalición. Dos días después, el 18 de junio, Napoleón se enfrentó a las fuerzas del duque de Wellington en la batalla de Waterloo . El resultado fue una derrota rotunda para Napoleón, que sufrió la pérdida de 25.000 hombres, en comparación con los 15.000 que infligió a las fuerzas aliadas.

Tras su derrota, Napoleón regresó a París para conseguir un consenso político que le permitiera tomar medidas más ambiciosas. Al no conseguirlo, abdicó por segunda vez el 22 de junio de 1815. Fue condenado a perpetuidad a la isla de Santa Elena, donde permaneció hasta su muerte en 1821.

1793 DEFENSA DE TOULON[122]

El llamado sitio de Toulon, en Francia (1793), fue un enfrentamiento militar entre realistas franceses, partidarios de Luis XVII de Francia, y las fuerzas republicanas y revolucionarias de la Convención durante las Guerras revolucionarias francesas.

Tras la ejecución de Luis XVI se produjeron rebeliones en el sur de Francia, que era mayoritariamente realista. Los realistas franceses combatían a favor de Luis XVII, que se encontraba encarcelado en la prisión del Temple de París. Los realistas franceses expulsaron a los revolucionarios y estos pusieron sitio a la ciudad. Los Toulonnais pidieron ayuda a los enemigos de la República francesa. Entonces Gran Bretaña, España, Nápoles y Piamonte-Cerdeña enviaron sus respectivas flotas a Toulon con la finalidad de derrotar a la Convención y restaurar la monarquía en Francia.

123

Los españoles e ingleses, mandados por Federico Gravina y sir Samuel Hood, respectivamente, defendieron la plaza contra las fuerzas republicanas, pero tuvieron que ceder ante el empuje del ejército enemigo desde el momento en que fue comandado por Napoleón Bonaparte quien, gracias a sus tácticas nuevas y su superioridad numérica, logró vencer la resistencia de los aliados, a tal punto que el general británico Charles O'Hara tuvo que rendirse ante Napoleón, el inglés ya había capitulado años atrás ante George Washington al final del Sitio de Yorktown, última batalla de la Guerra de Independencia de Estados Unidos. Por su talento en esta acción, la Convención le otorgó el grado de general al Corso.

Con los revolucionarios llegando al puerto, los toloneses destruyeron la flota anclada en el puerto con el propósito de que así los revolucionarios no pudieran usar la flota del Mediterráneo, los aliados evacuaron en total desorden y caos no solo a sus tropas supervivientes sino también a refugiados de Toulon comprometidos con los Realistas, al zarpar los últimos buques también se unían lanchas y pequeños buques con más refugiados desesperados que después veían mientras se adentraban en el Mediterráneo a las tropas Republicanas disparando por la espalda a los rezagados, si bien Bonaparte no ordenó esta represión ni la ocurrida tras la captura de la ciudad al haber quedado herido en combate siendo ordenada por su superior, Paul Barras. Con el Sitio de Toulon terminaron las rebeliones realistas en el sur de Francia, como la Batalla de Brécourt o el Sitio de Lyon.

122 https://es.wikipedia.org/wiki/Sitio_de_Tol%C3%B3n_(1793)

123 https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Flotte_Anglo-Espagnole_au_si%C3%A8ge_de_Toulon_1793.jpg

Sitio de Tolón	
Fecha	Del 18 de septiembre al 18 de diciembre de 1793
Lugar	Tolón, Francia
Resultado	Victoria revolucionaria
Beligerantes	
Realistas franceses (Chuanes y Vandeanos) Reino de Gran Bretaña Reino de España Reino de las Dos Sicilias Reino de Cerdeña	Convención Nacional (Revolución Francesa)
Comandantes	
Samuel Hood Federico Gravina Juan de Lángara	Napoleón Bonaparte
Fuerzas en combate	
16 912 soldados: 6840 españoles, 750 ingleses, 2140 napolitanos, 4832 piamonteses, 1542 realistas franceses	32 000–74 000 hombres 54 piezas de artillería
Bajas	
1600 bajas 920 heridos 670 capturados	500 bajas 1200 heridos

El sitio de Toulon[124]

El sitio de Toulon (29 de agosto al 19 de diciembre de 1793) fue una operación militar decisiva durante las guerras revolucionarias francesas (1792-1802) llevada a cabo por el ejército de la República francesa para recuperar la ciudad portuaria de Toulon, que estaba en manos de los rebeldes apoyados por las fuerzas aliadas. El sitio fue un hito importante en la carrera de Napoleón Bonaparte (1769-1821).

Una república en peligro

Para el verano de 1793, la Revolución francesa (1789-1799) estaba evolucionando en una dirección cada vez más radical. El reino de Francia había sido abolido en favor de la República francesa, el rey Luis XVI de Francia (que reinó de 1774 a 1792) había sido depuesto y ejecutado, y la guillotina ahora era un elemento permanente en la Plaza de la Revolución en París. La caída de los Girondinos el 2 de junio dejó el destino de Francia en las manos de los extremistas Jacobinos, por lo que aquellos que no compartieran sus puntos de vista radicales encaraban la posibilidad de ser arrestados y ejecutados como sospechosos de ser contrarrevolucionarios.

Esto hizo que la lista de los enemigos de Francia aumentara rápidamente. A Austria y Prusia, quienes habían estado en guerra contra Francia desde 1792, se les unieron en febrero Gran Bretaña, España y los Países Bajos; estas naciones se unieron en una alianza posteriormente conocida como la Primera Coalición, con el propósito de destruir la insolente revolución de Francia. Internamente, el radicalismo de los Jacobinos había hecho que algunas partes de Francia más moderadas se rebelaran, y ciudades importantes como Lyon, Burdeos, Marsella, y Toulon se deshicieron de sus administradores Jacobinos y renunciaron a la autoridad de París. Estas revueltas federalistas amenazaban con desmoronar a la incipiente República francesa desde adentro, al mismo tiempo que las

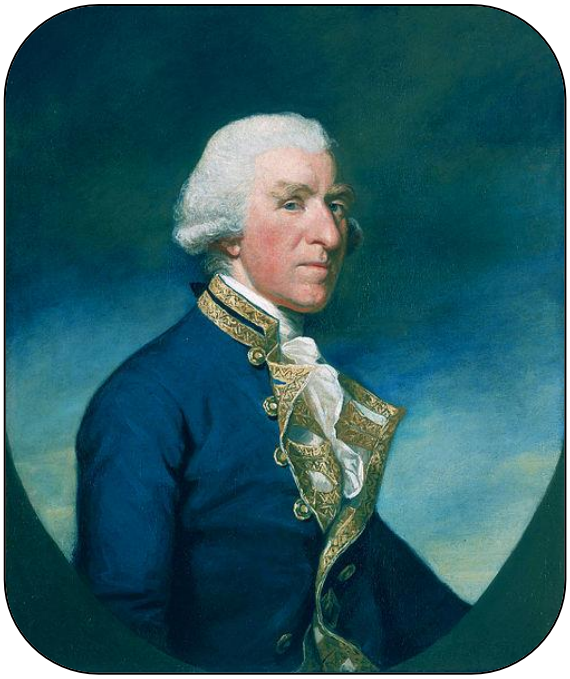
[124] https://www.worldhistory.org/trans/es/2-2171/el-sitio-de-toulon/

naciones europeas socavaban poco a poco las defensas francesas en sus fronteras. No fue una exageración cuando el cuerpo legislativo de la República, la Convención Nacional, anunció que la *patrie* (la patria), estaba en peligro.

La Convención reunió suficientes soldados para detener las rebeliones en el sur, poniéndolos bajo el comando del general Jean-François Carteaux, quien había sido pintor antes de la guerra. Carteaux avanzó contra los rebeldes federalistas de Marsella, quienes habían tomado a la cercana ciudad de Aviñón. Estos rebeldes opusieron poca resistencia; Aviñón cayó el 25 de Julio, mientras que Marsella fue recapturada un mes después. Los victoriosos Republicanos inundaron Marsella con propaganda Jacobina, guillotinando a los principales perpetradores de la revuelta. Después de pacificar Marsella, Carteaux se preparó para marchar sobre Toulon, pero antes de partir, recibió noticias funestas: los ciudadanos de Toulon habían entregado la ciudad a la coalición.

Revuelta en Toulon

Toulon era un puerto en la costa del Mediterráneo, hogar de alrededor 28.000 personas. Era, asimismo, un importante puerto naval que albergaba la totalidad de la flota mediterránea francesa, incluidos 26 buques de guerra, así como numerosas fragatas y veleros, equivalentes a un tercio de la fuerza naval de Francia. Escandalizados por la evidente tiranía de los Jacobinos, los republicanos moderados de Toulon se rebelaron el 12 de Julio, cerraron el club jacobino local y ahorcaron a 24 administradores jacobinos. Sin embargo, Toulon tenía una gran población monárquica, que sustituyó a los moderados como líderes de la rebelión. Cuando las noticias de que un ejército republicano se acercaba a Marsella llegaron a Toulon, los rebeldes de Toulon se dieron cuenta de que ellos solos no podrían resistir un ataque. En su desesperación, contactaron a la flota inglesa que había estado bloqueando su puerto, comandada por el almirante Lord Samuel Hood, y la invitaron a entrar en puerto.


Almirante Lord Samuel Hood James Northcote

Hood, naturalmente, tenía la suspicacia de que pudiera tratarse de una trampa. En la noche del 24 de Agosto, mandó al teniente Edward Cooke a reunirse con los líderes rebeldes con instrucciones de que descubriera sus verdaderas intenciones y, potencialmente, negociara una alianza. Cook tuvo que escabullirse entre la flota francesa atracada en el puerto, al mando del almirante Saint-Julien, quien permanecía leal a la República. Después de desembarcar, Cooke fue apresado por una turba de simpatizantes jacobinos, pero los monárquicos lo liberaron antes de que pudieran hacerle daño. Los líderes monárquicos acordaron entregar tanto la ciudad como los buques franceses a los británicos a cambio de protección, así como la promesa de que todo sería devuelto una vez que la guerra hubiera terminado.

Cooke le comunicó estos términos a Lord Hood, que no perdió el tiempo y aceptó la ventajosa oferta. El 28 de Agosto, Hood envió soldados a ocupar los puntos más altos al occidente, desde donde se podía observar el puerto, particularmente el estratégico Point l'Eguilette. Entonces, Cooke zarpó hacia el puerto a bordo de su buque insignia, HMS Victory, acompañado por 19 buques de guerra. Saint-Julien y los otros marineros republicanos habían huido de la ciudad al enterarse de que los monárquicos y los aliados habían llegado a un acuerdo, permitiendo así que Hood capturara tanto la ciudad de Toulon como la flota francesa sin un solo disparo. Después, a Hood se le unieron 17 buques españoles comandados por el almirante Juan de Lángara, así como tropas napolitanas y piamontesas. Debido a la rapidez con que se desarrollaron los hechos, los aliados tenían solamente 16.000 soldados para defender la ciudad, por lo que Hood escribió desesperadamente a los aliados

para pedir refuerzos. Y los necesitaría muy pronto, ya que los franceses arribaron el 29 de agosto y comenzaron el sitio de Toulon.

Un nuevo comandante de artillería

Para la República francesa, la recuperación de Toulon era de alta prioridad. Perder la ciudad, así como la flota del Mediterráneo, significaba no solo que Francia perdería toda esperanza de controlar el Mediterráneo, sino que también podría animar a otras partes del país a rebelarse. Carteaux era consciente de la inmensa carga que llevaba a los hombros. Estaba al mando de alrededor de 12.000 soldados y recibió un refuerzo adicional de 5.000 bajo el mando del general Lapoype, separado del ejército de Italia. Esto le dio a la República una ligera ventaja numérica que incrementaría a medida que más soldados se unieran desde otros frentes. Pero Carteaux tenía un gran problema: carecía de un comandante de artillería. Durante su avance hacia Toulon, su jefe de artillería, el capitán Dommartin, había resultado gravemente herido durante una escaramuza con centinelas enemigos. Cuando Bonaparte pasó a saludarlo, Saliceti, sin dudarlo, le otorgó el comando de la artillería Republicana.

Había que arreglar esta situación rápidamente, ya que estaba claro que el sitio dependería considerablemente de la artillería. Sin embargo, la República tenía escasez de oficiales bien entrenados: muchos de los que no habían abandonado ya el país habían sido arrestados bajo sospecha de llevar a cabo actividades contrarrevolucionarias. A pesar de este inconveniente, el ejército republicano no tendría que esperar mucho tiempo para encontrar al candidato apropiado. El 16 de Septiembre, un joven oficial corso, el capitán Napoleón Bonaparte, se encontraba escoltando un convoy de carretas de pólvora de Marsella a Niza. Hizo un alto en el cuartel general de Carteaux para presentar sus respetos a Antoine Saliceti, un diputado jacobino de la Convención Nacional a quien conocía desde sus días en la Guarda Nacional de Córcega. Saliceti, quien estaba asignado al ejército como representante en misión, había quedado impresionado por Bonaparte tras la reciente publicación de su panfleto pro-Jacobino *Le Souper de Beaucaire*. Cuando Bonaparte pasó a saludarlo, Saliceti, sin dudarlo, le otorgó el comando de la artillería Republicana.

La pequeña Gibraltar

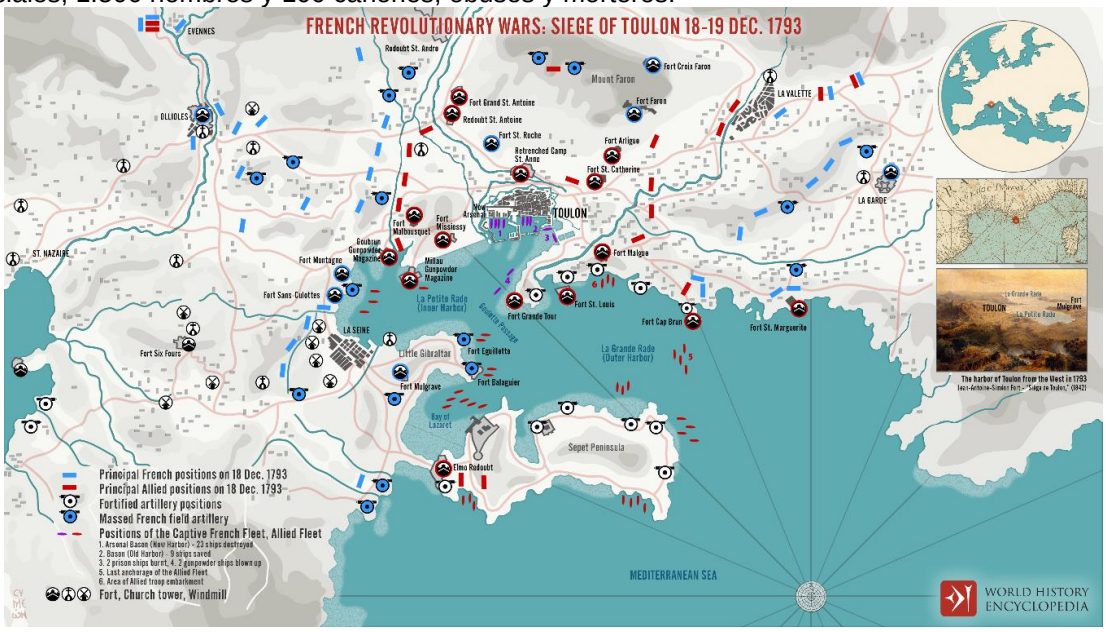
La artillería bajo el mando de Bonaparte era más bien escasa, ya que constaba solamente de dos cañones de 24 libras, dos cañones de 6 libras, unos cuantos morteros, así como varias armas de campo pequeñas y un suministro de municiones inadecuado. A pesar de estas limitaciones, Bonaparte estaba decidido a aprovechar la oportunidad. Construyó dos baterías en una colina desde la que se dominaba la costa occidental de *Le Petite Rade*, el puerto interior de Toulon. El 20 de septiembre, estas baterías, con nombres tan patrióticos como *La Montagne* y *des Sans-Culottes*, bombardearon a los buques aliados anclados en el puerto, forzándolos a moverse más cerca de Toulon para dejarlos atrapados. Bonaparte se dio cuenta de que desde las cumbres occidentales era posible observar tanto al puerto interior como exterior de Toulon. Si pudiera llevar una batería hasta esa cima, podría bombardear a la flota aliada desde arriba. Hood no tendría más opción que abandonar la ciudad si quería evitar que su flota se viera mermada al quedar indefensa bajo el ataque francés. Bonaparte le expuso su plan al general Carteaux, quien lo aprobó; lo único que quedaba era echar a los soldados aliados desde las colinas.

Carteaux ordenó un ataque el 22 de septiembre, pero se equivocó al no mandar suficientes tropas. Los franceses fueron repelidos con una "gran masacre", y lo único que lograron fue alertar a los aliados de sus intenciones (James, 79). Hood respondió enviando más hombres y equipo a las colinas. Los aliados reforzaron sus defensas en el Point l'Eguilette y en el Point Balaguier con una formidable barricada compuesta de 20 cañones y 4 morteros. Este sistema de fortificaciones se llamó Fort Margrave, pero fue apodado "la pequeña Gibraltar" por los franceses. Con lo que, para que el plan de Napoleón tuviera éxito, primero había que capturar la pequeña Gibraltar.

Bonaparte refuerza su artillería

Bonaparte no era de los que se daba por vencido. Su siguiente paso después de que los aliados construyeran la pequeña Gibraltar fue reforzar su propia artillería, de manera que tuviera más armas de las que echar mano. A lo largo de unas pocas semanas, trabajó incansablemente escribiendo cartas a las ciudades y pueblos cercanos para requisar armas, municiones y suministros. Extorsionó a los pueblos alrededor de Marsella, recientemente rebelados, para que entregaran sus

caballos y envió mensajes a Lyon, Grenoble, e incluso le exigió al Ejército de Italia el envío de cañones que no estuvieran en uso. Aún más, estableció un arsenal con 80 hombres para comenzar a fabricar balas de cañón en Ollioules. Para finales de octubre, Bonaparte estaba al mando de 64 oficiales, 1.500 hombres y 100 cañones, obuses y morteros.



Sitio de Toulon, 1793 Simeon Netchev (CC BY-NC-ND)

Bonaparte hizo todo lo anterior sin consultar a sus superiores, pasando sobre Carteaux y escribiendo directamente al Comité de Seguridad Pública. El menosprecio de Bonaparte hacia Carteaux, que provenía del error en la toma de las colinas occidentales, también lo compartía Saliceti, quien conspiró para que Carteaux fuera relevado a principios de noviembre. Sin embargo, su reemplazo, el general François Doppet, no resultó ser más competente. El 15 de Noviembre, Doppet ordenó atacar el fuerte Mulgrave. Al principio ataque transcurrió bien y los franceses lograron expulsar a las tropas españolas del lado derecho del puerto, pero entonces Doppet cayó en pánico cuando su asistente de campo cayó muerto justo a su lado, y ordenó una retirada prematura. Bonaparte estaba furioso, exclamando que "nuestro ataque a Toulon ha fallado, debido a que un (improperio borrado en el siglo XIX) se ha batido en retirada" (Roberts, 49).

Doppet fue sustituido por el general Jacques Dugommier el 17 de noviembre. A diferencia de sus dos predecesores, Dugommier era un comandante competente y veterano que además tenía el respeto de Bonaparte; por su parte, Dugommier también apreciaba el proceder de Bonaparte, refiriéndose a él como "un oficial excepcional" (Roberts, 51). Dugommier trajo consigo nuevos refuerzos, aumentando las fuerzas francesas a 37.000 hombres. En cambio, la cantidad de soldados disponibles de Hood se había reducido a 12.000: no solo no llegaron los refuerzos solicitados, sino que los soldados con los que ya contaba estaban cayendo presa de las enfermedades.

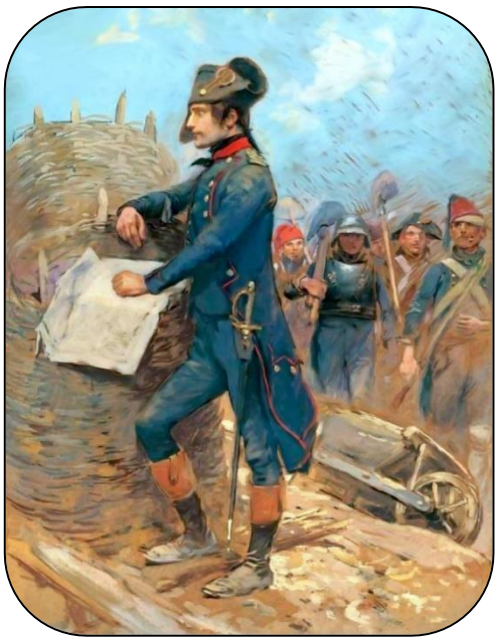
Bonaparte comenzó a preparar el ataque final al fuerte Mulgrave. Entre el 15 de octubre y el 30 de noviembre, construyó un total de once baterías: ocho se ubicaron para neutralizar al fuerte Mulgrave con fuego cruzado, dos más tuvieron como objetivo el fuerte Malbousquet en la costa norte del puerto interior, mientras que la última se destinó al bombardeo de la ciudad de Toulon. Una de estas baterías, situada directamente debajo del fuerte Mulgrave, tenía una reputación particularmente desafortunada, especialmente después de que todos los artilleros apostados allí murieran o fueran heridos. Con esto, Bonaparte tuvo problemas para hallar voluntarios para operarla hasta que la llamó la "*Batterie des hommes sans peur*" (batería de los hombres sin miedo). Con esto, ya no faltaron más voluntarios. En otra ocasión, un artillero murió al lado de Bonaparte, quien inmediatamente tomó su ensangrentada baqueta para ayudar a terminar de cargar el cañón por sí mismo. Tales acciones hicieron que Bonaparte se ganara el aprecio de sus hombres.

Ofensiva final

El 25 de noviembre, el general Dugommier llamó a concejo de guerra, en el cual se tomó la decisión de llevar a cabo un ataque final sobre el fuerte Mulgrave, de tal manera que el plan de Bonaparte pudiera llevarse por fin a la práctica. Pero mientras los franceses se preparaban para el asalto, los aliados hicieron lo propio: el 30 de noviembre, 2.200 soldados aliados llevaron a cabo una incursión sorpresa desde el fuerte Malbousquet. Lideradas por el general británico Charles O'Hara, las tropas británicas y napolitanas arrasaron a los franceses apostados en una batería cercana y deshabilitaron los cañones. Cuando Dugommier se enteró de los hechos, inmediatamente organizó un contraataque que él mismo lideró.

Los franceses treparon por una trinchera oculta con ramas de olivo hasta que estuvieron dentro del rango de la batería capturada. Una vez que los franceses comenzaron a disparar, los soldados aliados entraron en pánico, disparando sin apuntar, sin saber dónde se escondía el enemigo. Una vez que los aliados llegaron al punto de la total desorganización y confusión, Bonaparte lideró personalmente la carga, recapturó la batería e hizo que los aliados salieran huyendo de regreso al fuerte Malbousquet. El general O´Hara, herido en el brazo, fue capturado. Doce años antes, O´Hara fue el hombre elegido para entregar Yorktown a los americanos; ahora tuvo que rendirse también ante Napoleón, convirtiéndose en el único oficial que se rindió tanto ante George Washington como ante Napoleón.

Entonces, Dugommier supo que el ataque al fuerte Mulgrave era inminente. A la 1 a.m. del 17 de diciembre, después de un intenso bombardeo de artillería, Dugommier ordenó el ataque. Los franceses avanzaron en medio de heladas ráfagas de viento y una torrencial lluvia y sufrieron importantes bajas a causa del fuego enemigo. La primera columna, a las órdenes de Claude Victor-Perrin, un futuro mariscal del imperio, logró pasar la primera línea de defensa de la pequeña Gibraltar, pero fue detenido en la segunda línea. Un segundo ataque francés comenzó a las 3 a.m., este liderado por el Bonaparte. A pesar de que su montura fue muerta y de haber recibido una terrible herida en el muslo por un bayonetazo británico, sus hombres finalmente capturaron el fuerte Mulgrave, antes de continuar con la captura de las defensas aliadas en Point l'Eguilette y Point Balaguier.


Bonaparte en el sitio de Toulon

A pesar de su herida, Bonaparte supervisó la construcción de nuevas baterías en Point l'Eguilette; para el mediodía del 18 de diciembre, había diez cañones dispuestos para comenzar el bombardeo de los buques aliados anclados en el puerto. Mientras tanto, el general Lapoype había capturado las fortificaciones aliadas en Mount Faron y en Malbousquet, tras lo cual también ubicó cañones adicionales en las colinas. La captura de estas posiciones fue el golpe mortal para cualquier esperanza de victoria aliada. El sitio de Toulon había terminado.

Destrucción de la flota Francesa

El día que cayó el fuerte Mulgrave, Lord Hood llamó a concejo de guerra a bordo del HMS Victory. Se decidió la retirada del puerto para evitar poner en peligro a los valiosos buques de guerra, así como la evacuación de cuantos ciudadanos de Toulon fuera posible. Por otro lado, el almirante español Lángara, que no quería que la flota francesa cayera de nuevo en manos republicanas, ordenó a algunos de sus hombres tomar tres botes cargados con armas y destruir cuantos buques franceses fuera posible. Sir William Sydney Smith, un oficial naval británico que había llegado recientemente a bordo de su navío Swallow, se ofreció como voluntario. A Smith y a sus hombres se les asignó la misión de destruir los cascos franceses, dentro de los cuales se almacenaba la pólvora de toda la flota y estaban anclados en las afueras, así como entrar al arsenal y destruir los buques anclados allí.

En la noche del 18 de diciembre, cobijados por la oscuridad, el equipo de Smith se acercó a las puertas del muelle del arsenal, que estaba vigilado por 800 esclavos de galera liberados, simpatizantes de los republicanos. Smith mantuvo sus cañones apuntando hacia ellos, de tal manera que no pudieran interferir mientras sus hombres pasaban a la acción. Sin embargo, fueron descubiertos por las baterías republicanas, quienes abrieron fuego, aunque ninguno de los buques de Smith fue alcanzado. Cuando los soldados republicanos comenzaron a disparar desde la costa, Smith los mantuvo a raya disparándoles descargas de metralla.

Después de colocar explosivos en los buques de guerra anclados, Smith ordenó que los detonadores se encendieran a las 10 p.m. y envió partidas a que incendiaran los almacenes ubicados en la costa. Las llamas que salían de ese infierno iluminaron más claramente los objetivos para los cañones franceses y, mientras Smith navegaba en retirada, dos de sus botes fueron destruidos y tres de sus hombres perdieron la vida. Antes de regresar con la flota británica, Smith alcanzó a dos buques de guerra franceses desarmados, Thémistocle y Héros, y les prendió fuego a ambos. Mientras tanto, los buques españoles habían conseguido destruir los cascos de pólvora franceses, que provocaron gigantescas explosiones. Smith no destruyó tantas embarcaciones francesas como hubiera querido, pero aun así infligió importantes daños antes de reunirse nuevamente con la flota de Hood.

Sitio de Toulon Jean-Antoine-Siméon Fort

Evacuación

Destrucción de los buques franceses y el arsenal en Toulon

Mientras que los franceses estaban distraídos por el ataque de Smith, Hood ordenó que tres buques evacuaran a soldados aliados que habían quedado en la zona costera. Para la mañana del 19 de diciembre, estos tres buques habían recogido a todos los soldados aliados que quedaban en la ciudad. Los buques británicos anunciaron que se llevarían con ellos cuanto monárquico francés fuera posible; 14.877 ciudadanos de Toulon , aterrorizados por la furia de la República, abarrotaron

las cubiertas de estos barcos. A las 9 a.m., mientras los monárquicos aún estaban embarcando, los soldados republicanos entraron a la ciudad y causaron un pánico generalizado mientras los ciudadanos corrían hacia la costa. Muchos murieron, víctimas de las balas de cañón republicanas que caían a su alrededor, mientras que otros fueron muertos a bayoneta por los soldados que los perseguían. William James anota que algunos monárquicos se arrojaron al mar y se ahogaron, "prefiriendo una muerte instantánea que una furiosa venganza" (89).

En efecto, aquellos que no lo lograron sufrieron la venganza de los jacobinos. Bajo la supervisión de representantes jacobinos como Paul Barras, entre 700 y 800 prisioneros monárquicos fueron llevados al Champ de Mars de la ciudad, donde los ejecutaron a bayoneta o por disparo sin mediar juicio alguno. Bonaparte, quien estaba bajo tratamiento por su herida, no participó en la masacre, pero se reconoció su decisivo rol en la captura de Toulon y fue ascendido a general de brigada el 22 de diciembre con tan solo 24 años. El sitio de Toulon no solo salvó la República francesa, sino que significó un hito importante en la carrera de Bonaparte; poco después, alcanzó la fama como comandante del Ejército de Italia, encaminándose para llegar a ser el emperador de los franceses.

Preguntas y respuestas

¿Por qué fue importante el sitio de Toulon?	El sitio de Toulon fue importante porque la existencia de la República francesa estaba en riesgo. Si hubieran perdido la ciudad, los franceses habrían perdido el punto estratégico para controlar el Mediterráneo, así como toda su flota mediterránea. La caída de la ciudad también habría motivado la rebelión en otras regiones francesas.
¿Qué hizo Napoleón en Toulon?	Napoleón Bonaparte diseñó y llevó a cabo el plan para la recaptura de Toulon. Confiscó armas y suministros de los pueblos cercanos, construyó baterías artilladas en lugares estratégicos y lideró personalmente varios ataques sobre las fortificaciones enemigas, sufriendo una herida como consecuencia. Después del sitio, fue ascendido a general de brigada.
¿Qué pasó en el sitio de Toulon?	El sitio de Toulon comenzó cuando los rebeldes federalistas tomaron el control de la ciudad y se lo entregaron a la flota anglo-española. Para recuperarla, la República francesa tuvo que sitiar Toulon por cuatro meses. Durante la evacuación del puerto por parte de los británicos, varios buques de guerra franceses fueron destruidos.
¿Cuántos años tenía Napoleón cuando sitió Toulon?	Napoleón tenía solamente 24 años durante el sitio de Toulon, sin ninguna experiencia en batalla. Demostró su valía durante el sitio y fue ascendido a general de brigada, con lo que comenzaría su ilustre carrera.

Bibliografía

- *Bell, David A. The First Total War. Mariner Books, 2014.*
- *Blanning, T. C. W. The French Revolutionary Wars, 1787-1802 . Hodder Education Publishers, 1996.*
- *Chandler, David G. The Campaigns of Napoleon. Scribner, 1973.*
- *Doyle, William. The Oxford History of the French Revolution. Oxford University Press, 2018.*
- *James, William. The Naval History of Great Britain, From ... 1793, to . 1820, With an Account. Legare Street Press, 2022.*
- *Mikaberidze, Alexander. The Napoleonic Wars. Oxford University Press, 2020.*
- *Roberts, Andrew. Napoleon. Penguin Books, 2015.*
- *Schama, Simon. Citizens. Vintage, 1990.*
- *Siege of Toulon | Summary | Britannica, accessed 8 Feb 2023.*

LOS COMIENZOS DE LA LEYENDA: NAPOLEÓN, HÉROE DE TOULON[125]

Fue la primera gran contribución del general corso a la Revolución francesa y a su desarrollo por Europa: su nombre comenzó a circular por París y la toma de la ciudad fue considerada como una decisiva victoria

Antonio Manuel Moral Roncal

Una de las escenas que recrea la película *Napoleón* (2023), dirigida por **Ridley Scott**, es el sitio de Toulon, desarrollado entre el 18 de septiembre y el 18 de diciembre de 1793 en el sur de Francia. Fue la primera gran contribución del general corso a la Revolución francesa y a su desarrollo por Europa.

Desde 1792, la **Francia revolucionaria** **declaró la guerra a Austria, provocando la Primera Coalición europea contra su expansión.** A ella se unieron Prusia, Gran Bretaña, la República Holandesa, España, Austria y otros pequeños estados durante cinco años, temerosas del radicalismo anticatólico y antimonárquico de la Convención.

En ese contexto, el joven oficial de artillería Napoleón Bonaparte **solo aceptó puestos completamente secundarios.** En Niza, al servicio de las baterías de artillería costeras, se encargó de encender los hornos para poder disparar proyectiles incendiarios contra los buques ingleses; en Aviñón organizó convoyes para el ejército francés que se preparaba para luchar en Italia contra los austriacos.

A este conflicto exterior se unió el **estallido de una guerra civil entre blancos y azules**, entre contrarrevolucionarios monárquicos y católicos frente a jacobinos, por lo que el Este y el sur de Francia se sublevaron contra la República. El comisario político Salicetti, corso y amigo de Bonaparte, propuso que se nombrara jefe de batallón a su compatriota, al que definió como **el único capitán de artillería capaz de disponer y planificar operaciones en el ejército revolucionario del sur.** El nombramiento fue acompañado de un destino en el frente de Toulon.

Esta ciudad, tras sublevarse, había pedido ayuda a los españoles y a los británicos, hecho que suponía un grave peligro para la Revolución, sobre todo porque –al mismo tiempo– **la ciudad de Lyon se había alzado enarbolando la bandera blanca de los monárquicos**, extendiéndose la guerra civil en Provenza.

España, Gran Bretaña y el reino de Piamonte-Cerdeña habían decidido enviar fuerzas armadas en ayuda de Toulon y de los monárquicos, por lo que la República envió al general Carteaux para que asediase y reconquistase ese puerto. **Carteaux era un militar valeroso, pero poco inteligente,** y no entendía por qué el joven jefe de los artilleros afirmaba que la posición clave para ganar la ciudad era la punta de la Eguillete, y que por tanto era por ahí, y no sobre la ciudad, donde se tenían que concentrar todo el esfuerzo bélico.

El joven capitán de artillería tenía razón y así lo tuvieron que aceptar otros altos oficiales. **El episodio puso de manifiesto una de las facetas del genio militar de Bonaparte**: para vencer a un enemigo resultaba necesario estudiar todo el campo de batalla, preparándose para cualquier eventualidad. Cuando había pasado por Toulon anteriormente como un simple viajero, había examinado el puerto buscando posiciones adecuadas para las baterías.

Se había dado cuenta de que desde la punta de la Eguillete se podían lanzar bombas incendiarias sobre los buques de la rada y obligarlos a abandonar el puerto. Muy seguro de sí mismo, Napoleón envió un informe a sus superiores de París, con **su proyecto de bombardeo de Toulon** en el que se contenían unos primeros consejos de carácter general que expresaron sus pensamientos tácticos de entonces: «No resulta conveniente diseminar los ataques, sino, antes, al contrario, reunirlos. **Cuando se consigue abrir brecha, el adversario pierde el equilibrio, su resistencia se vuelve inútil, la partida está ganada.** Hay que dividirse para vivir y concentrarse para combatir. No hay victoria sin unidad de mando. El tiempo es el factor principal».

Aunque Carteaux no comprendió nada en un primer momento, su sucesor, Dugommier, se dejó convencer por la tenacidad y la claridad de Bonaparte y, **efectivamente, todo sucedió tal y como él había predicho.** Se tomó la posición, se hizo prisionero al general británico O´Hara y el fuerte Mulgrave sucumbió al asedio. Napoleón –que personalmente disparó el cañón– resultó herido durante el combate y atrapó la sarna, la cual no le abandonaría en muchos años.

125 https://www.eldebate.com/historia/20231121/comienzos-leyenda-napoleon-heroe-toulon_154894.html

El 18 de diciembre, los ingleses abandonaron Toulon y la Asamblea consiguió el dominio de esta posición tan deseada. **Habían sido solo veinticuatro horas de lucha y todo se había desarrollado como había calculado el joven Bonaparte.** Aunque él no había sido el jefe de la victoria, se llevó buena parte de sus laureles merecidamente y su nombre comenzó a circular por París, donde la toma de Toulon se consideró como una gran y decisiva victoria.

El arsenal en llamas el 18 de diciembre de 1793

Durante esos tres largos meses de sitio, Bonaparte se relacionó e intimó con una serie de oficiales que le seguirían fielmente durante toda su vida, formando sus primeras amistades. Nada más fuerte que los lazos de guerra, cuanto se está en el mismo bando, y se comparte la visión de la muerte y el horror. Desaix, Marescot, Leclerc, Suchet, Marmont, Muiron... **muchos fueron los que allí se pegaron definitivamente a su sombra y a su destino,** pero ninguno como el entonces joven sargento Junot y Muiron.

Se cuenta que Junot tenía una magnífica letra y que **copiaba las órdenes de Napoleón sobre una gruesa batería.** Una bala de cañón cayó junto a él y levantó una nube de polvo que manchó el papel. Junot, dijo, riéndose, «Ahora no necesitaremos arenilla para secar la tinta».

Napoleón se quedó asombrado del valor y la reacción de Junot, desde ese momento. Pero **la gloria ya comenzaba a tocar el destino del ambicioso capitán y fue ascendido a general de brigada,** a propuesta no solo del comisario Salicetti, sino también de otros dos más: el más joven de la familia Robespierre y Barras. Sus compañeros de guerra también recibieron sendos honores. Muiron fue nombrado jefe de su Estado Mayor y l**e sirvió fielmente hasta su muerte, en el campo de batalla de Arcole**. Mientras tanto, las victorias de los revolucionarios en el Sur fueron paralelas a otras en el Norte: el general Jourdan venció en Fleurus, abriendo las puertas a la ocupación de Bélgica.

¿Qué importancia tuvo la batalla de Toulon para Napoleón?

La victoria en Toulon fue un triunfo significativo para la República Francesa. No solo recuperaron un importante puerto naval, sino que también asestaron un duro golpe a las potencias extranjeras y a los contrarrevolucionarios. Para Napoleón, esta victoria **fue el comienzo de su ascenso meteórico en el ejército francés**.

Gran Bretaña y España ocuparon el puerto francés de Toulon para proteger a sus habitantes realistas de los ejércitos de la República Francesa. Fue **el brillante uso de la artillería por parte de Napoleón lo que en gran medida contribuyó a expulsar a la flota anglo-española del puerto y a poner fin a la breve ocupación aliada**

¿Por qué estaban los ingleses en Toulon?

El asedio de Toulon (del 29 de agosto al 19 de diciembre de 1793) fue una operación militar decisiva durante las guerras revolucionarias francesas (1792-1802), llevada a cabo por un ejército

republicano francés **para recuperar la ciudad portuaria de Toulon de los rebeldes, que contaban con el apoyo de fuerzas aliadas** .

El asedio de Toulon

En 1793, Napoleón, de 24 años, necesitaba dinero desesperadamente y no pensaba en hacerse famoso ni alcanzar el poder a escala mundial. Tuvo suerte cuando uno de sus contactos, Salicetti, le presentó al general Carteaux, que estaba al mando del asedio de Toulon (que se había rebelado y contaba con la ayuda de los británicos) y necesitaba sustituir rápidamente a su jefe de artillería, que había resultado herido. Gracias a la intervención de Salicetti, Napoleón recibió el puesto.

Josefina Beauharnais

Napoleón aprovechó la oportunidad y mostró lo que se convertiría en un rigor característico en sus preparativos para el asedio, ampliando rápidamente la artillería del asediador de cuatro cañones a veinte. Después de recibir un ascenso al rango de mayor, Napoleón presentó un plan al nuevo comandante del asedio, Dugommier (Carteaux había sido destituido del mando por cargos de incompetencia). Este plan implicaba capturar Fort Mulgrave, cuyos cañones dominaban el puerto, y que obligaría a los británicos a retirar la flota que estaban utilizando para abastecer a los defensores de Toulon. El propio Napoleón jugó un papel crucial en el ataque final a Fort Mulgrave. Cuando las tres primeras oleadas del ataque fracasaron, Napoleón dirigió la retaguardia, de 2.000 hombres, hacia la ciudad, en un feroz combate cuerpo a cuerpo. El propio Napoleón resultó herido, con un profundo corte de bayoneta en el muslo, y evitó por poco la necesidad de que le amputaran la pierna.

Ahora que los franceses tenían el control del fuerte, los británicos abandonaron rápidamente Toulon, que cayó rápidamente. 400 civiles que habían colaborado con los británicos fueron ejecutados. La recuperación de Toulon fue muy importante para el gobierno francés revolucionario, ya que la rebelión de Toulon había contribuido a encender la guerra civil que se había apoderado del país. Napoleón fue muy elogiado por su papel en el ataque y recibió un ascenso a general de brigada, aunque su nombre todavía no era en absoluto conocido.

Napoleón recibió un nuevo ascenso a comandante de la artillería del ejército francés en Italia, donde trazó planes para un cambio de estrategia que rompería el punto muerto en el frente italiano. Sin embargo, cuando el gobierno de Robespierre cayó en julio de 1794, Napoleón fue arrestado por preocupaciones sobre su amistad con el hermano de Robespierre, lo que generó temores en el nuevo gobierno (el Directorio) de que Napoleón pudiera haber sido "demasiado revolucionario". Fue un giro extraño de los acontecimientos en un país donde "no ser lo suficientemente revolucionario" había conllevado el riesgo de muerte. Sin embargo, Napoleón condenó inmediatamente a los Robespierre y, después de quince días de arresto domiciliario, Salicetti consiguió su liberación.

Al año siguiente, Napoleón dio un paso aparentemente peculiar en su carrera. Cuando le ofrecieron un puesto de alto rango en el ejército de la Vendée, encargado de sofocar una rebelión, simplemente lo rechazó, en parte porque pensó que no tenía perspectivas de gloria y en parte porque su posición sería inferior a la de uno de sus rivales, Lazare Hoche.

Como consecuencia de ello, la lealtad de Napoleón a la revolución quedó en entredicho y se quedó sin trabajo. Pasó los meses siguientes en París, donde se deprimió y pensó en suicidarse. Sin embargo, la suerte de Napoleón volvió a cambiar en octubre de 1795. Tras conocerse la noticia de un desembarco realista, París se rebeló contra el Directorio, a pesar de que era relativamente liberal y democrático en comparación con el gobierno de Robespierre. Alarmado ante la perspectiva de un golpe de Estado, un miembro influyente del gobierno, Paul Barras, le ofreció el puesto de jefe de la artillería en París si aceptaba apoyar al gobierno y sofocar el levantamiento.

Con su habitual energía, Napoleón organizó 8.000 tropas leales al gobierno y se apoderó de cuarenta cañones que utilizó para defender al gobierno en el Palacio de las Tullerías. A medida que

la multitud avanzaba, Napoleón ordenó a los cañones que abrieran fuego, despejando las calles con lo que él llamó "una bocanada de metralla". En el contexto de las batallas, no fue más que una escaramuza menor, pero las acciones de Napoleón habían salvado al gobierno, catapultándolo a la condición de héroe nacional.

Al año siguiente, Napoleón se casó con Josefina Beauharnais, viuda y amante de Barras. Napoleón estaba enamorado de ella, pero Josefina, que había tenido una serie de amantes, no tardó en cansarse de su nuevo marido y tuvo nuevas amantes. En 1796, Napoleón recibió finalmente el puesto que tanto anhelaba: el mando del frente italiano. De un relativo anonimato, Napoleón estaba ahora a punto de convertirse en el hombre que consolidaría su lugar en la historia.

ASEDIO DE TOULON (1793)[126]

Ocupación aliada de Toulon

Después del arresto de los diputados girondinos el 2 de junio de 1793, se produjeron una serie de insurrecciones en las ciudades francesas de Lyon, Aviñón, Nimes y Marsella, conocidas como revueltas federalistas. En Toulon (Toulon en francés), los revolucionarios expulsaron a la facción jacobina existente, pero pronto fueron suplantados por los monárquicos que eran más numerosos.

Asedio de Toulon (1793). Vista del asedio desde las alturas de Ollioulles, se observa el puerto interior y las alturas del monte Moron. Autor Jean-Antoine-Siméon Fort, colección de René Chartrand.

El 7 de septiembre, los aliados comenzaron a levantar un ejército tras el anuncio de la recuperación de Marsella y de las represalias que tuvieron lugar allí a manos de los revolucionarios. Las fuerzas realistas de unos 1.500 efectivos, dirigidas por el barón de Imbert, solicitaron el apoyo de la flota anglo-española, que estaba en la *guerra del Rosellón*. El 28 de agosto, los comandantes británicos y españoles de la flota, desembarcaron 17.000 hombres en la bahía de los Islotes.

El almirante Samuel Hood de la Royal Navy, tenía 23 buques de línea, 13, fragatas y 13 buques de diferentes clases con unos 12.000 marineros. El almirante Juan de Lángara de la flota española que operaba en Rosas, en la costa de Gerona, con 12 buques de línea, fue reforzada por la fuerza naval de Federico Gravina, que había partido de El Ferrol el 9 de julio, alcanzando los 23 buques de línea, 8 fragatas con 13.000 marineros. Hood pidió a Lángara el refuerzo de seis navíos y el almirante español reaccionó dirigiéndose a Toulon con toda su escuadra.

126 https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-revolucionarias-francesas-i-1-789-95/asedio-de-tolon-1-793/

Las fuerzas desembarcadas fueron: 1.626 británicos (RI-11, RI-25, RI-30 y RI-69), que serían reforzados el 27 de octubre (RI-1, RI-18, 1 Cía de marines y 1 BA) alcanzaron los 2.653 efectivos; 6.523 españoles (1 BI de los RIs de Córdoba, Málaga, el suizo Betschart y el irlandés Hibernia, 2 BIs del RI Mallorca, 1 BI de marina, RIs provinciales de Chinchilla y Lorca, 2 Cías granaderos y 1 ED del Rey); 3.332 napolitanos (4 BIs y 4 Cías de granaderos, 1 Cía de marines, 1 Bía) y 1.584 piamonteses (3 BIs y 1 BG).

De 25 al 26 de agosto de 1793, las tripulaciones de la flota se rebelaron contra su comandante, el vicealmirante realista Jean-Honoré de Trogoff, señor de Kerlessy. Estaban dirigidos por el contraalmirante republicano Jean René César de Saint-Julien de Chabon, que intentó reorganizar la flota para hacer frente a los rebeldes y a la Royal Navy.

Los rebeldes amenazaron con bombardear la flota con bolas al rojo, desde la batería de la Gran Torre, Saint-Julien respondió con bombardear a la ciudad y colgar a los miembros del comité si la flota era atacada.

La noche del 27-28 de agosto la moral de la flota se colapsó, con las lealtades divididas, muchos marineros abandonaron los barcos, y huyeron.

El 29 de agosto, la flota anglo-española entró en el puerto de Tolón; Saint-Julien ordenó a la flota prepararse para la lucha, pero solo 4 buques de los 17 le obedecieron y tuvieron que refugiarse en el pequeño puerto. Los británicos desembarcaron 1.200 hombres en el puerto de Tolón, sin encontrar resistencia, rápidamente ocuparon el fuerte La Malgue y enviaron destacamentos a la ciudad. Poco después llegó Langara con 12 buques de línea y 3.000 soldados.

El barón d'Imbert entregó el puerto de Toulon a la marina británica, y el contraalmirante Saint-Julien se entregó a los ingleses, ya que temía ser linchado por los rebeldes.

Toulon izó la bandera real, la flor de lis, y d'Imbert declaró a Luis XVII de 8 años como rey de Francia el 1 de octubre. Este resultado produjo una situación potencialmente mortal para la República francesa, ya que la ciudad tenía un arsenal naval clave y era la base de 26 buques de la línea (aproximadamente un tercio del total disponible de la Armada Francesa). Sin este puerto había pocas posibilidades de ambiciones navales francesas. Como resultado, cualquier deseo de desafiar a los aliados, y específicamente a los británicos, por el control de los mares estaría fuera de discusión. Además, su pérdida enviaría una señal peligrosa a otros que se preparan para rebelarse contra la República.

Comienzo del asedio

Las primeras fuerzas republicanas en acudir a Toulon fueron una avanzada enviada por el Jean-François Carteaux, jefe del ejército del Piamonte, que envió al brigadier Mouret con unos 800 efectivos para ocupar Ollioules, a 6 km de Tolón. Su misión era ocupar las alturas que dominan el puerto interior. Los refugiados de Marsella avisaron del acercamiento de los franceses, en repuesta se envió un destacamento de 200 británicos bajo el capitán Elphinstone y 300 españoles bajo el brigadier Izquierdo, que salieron de la ciudad a las 15:00 horas del 31 de agosto, y alcanzaron el paso antes de que llegaran los franceses. Poco después llegaron los franceses, en el enfrentamiento los británicos tuvieron 1 muerto y 13 heridos, los españoles 3 muertos y 2 heridos, y los franceses tuvieron 8 muertos y 30 prisioneros, así como la pérdida de 2 cañones y 2 colores de batallón. Los franceses huyeron y los aliados dejaron una guarnición en Ollioules como una posición de cobertura.

Los aliados formaron un perímetro defensivo de 13 km alrededor de Toulon en forma de "U" invertida, con 11 fuertes y reductos. Las posiciones más importantes eran el fuerte de la Malgue en el este de la ciudad, el fuerte de Crix Faron en la cima de una colina de 563 metros de altura, y el fuerte de Malbousquet en el oeste de la ciudad. Este perímetro interior tenía 4 km y estaba guarnecido por 1.171 británicos y 3.166 españoles.

Mientras tanto, las tropas de la Convención enviaron el ejército del Piamonte llamado ejército «*Carmagnoles*«, bajo el mando del general Carteaux. Después de sus reconquistas de Aviñón y Marsella, luego de Ollioules, el 8 de septiembre, llegaron frente a Toulon y fueron acompañados por los 6.000 hombres del ejército de Italia, estacionados en los Alpes Marítimos, mandados por el general Lapoype, que acababa de apoderarse de La Valeta. Intentaban apoderarse de los fuertes del monte Faron, que dominaba ciudad al este.

Fueron reforzados por 3.000 marineros y soldados de la guarnición, quienes, siguiendo el ejemplo del contralmirante Saint-Julien, se negaron a servir a los británicos (a diferencia del comandante de la flota, el contralmirante Trogoff y la mayoría de los capitanes, casi todos los realistas) y

escaparon de Tolón, a veces desertaron nadando. El conjunto formó el ejército provisional conocido como «*el campamento frente a Tolón*«.

Los aliados a primeros de septiembre estaban en inferioridad de fuerzas de 3 a 1, pero tenían ciertas ventajas, tenían superioridad en artillería, habían capturado unos 300 cañones franceses en la base naval y en los fuertes, solo el fuerte de La Malgue tenía 124 cañones. Además, el terreno favorecía la defensa, cualquier ataque a los fuertes importantes, estarían sometidos a fuego de enfilada de los buques aliados. También las líneas interiores favorecían la defensa y las líneas exteriores hacían difícil la coordinación de los ataques franceses. Los representantes en misión Barras y Fréron fueron capaces de establecer una red de espionaje entre los comerciantes que vendían mercancías a los aliados, proporcionando información sobre fuerzas y disposiciones.

El jefe de artillería de Carteaux, el Tcol Elzéar-Auguste Cousin de Dommartin, fue herido en Ollioules, los representantes en misión le impusieron al joven capitán Napoleón Bonaparte, presente en el ejército de Aviñón a pesar de la mutua antipatía entre los dos hombres.

Cuando Napoleón llegó por primera vez a las dependencias del ejército y se presentó, el general Cartaux, este le dijo que "*sus servicios no serían necesarios para la recuperación de Tolón, ¡era bienvenido a compartir la gloria de la operación!*". Al día siguiente fue invitado a inspeccionar a los sitiadores que se preparaban para la batalla. Napoleón se sorprendió cuando descubrió que los pocos cañones disponibles, estaban mal asentados, estaban colocados a dos disparos de distancia del puerto, y las bolas que estaban destinadas a destruir la flota terminaban golpeando las casas de campo vecinas.

Asedio de Toulon 1793. Batería de la Montaña, Napoleón dispara un cañón contra la fragata Aurora, mientras los representantes Salicetti y Frerón le observan. Autor Adam Hook.

Mientras intentaba solucionar estos problemas, a Napoleón se le dieron instrucciones para el asedio. Napoleón dispararía sobre la ciudad durante tres días, momento en el cual el general Cartaux atacaría en tres columnas. El plan era desesperado, y no ayudaba que Napoleón tuviera solo 24 años. Además de unos pocos servicios fallidos durante la Revolución Corsa, no tenía experiencia en la guerra y tenía que vencer una ciudad fortificada con un poderoso escuadrón naval que había conectado fuertes y defendía el puerto que podría usarse para refuerzos.

Sin embargo, Napoleón no se sintió intimidado por nada de esto y rápidamente se dio cuenta de que Toulon tendría que ser abandonada o entregada. También se dio cuenta de que, aunque el objetivo principal del asedio, Toulon no era el objetivo principal para ser atacado.

Primeras baterías francesas

El 16 de septiembre, después de ser nombrado jefe de artillería, Napoleón mandó abrir fuego con las baterías emplazadas cerca de la costa Cap Négre y Beau Rouge rompieron fuego contra embarcaciones inglesas. Al siguiente día lo continuaron con otras tres baterías cercanas al pueblo de La Seyne. Los buques y baterías flotantes respondieron desde la madrugada del 19 de septiembre con su artillería de 24 lbs y, desde más lejos, los navíos San Juan *Nepomuceno* (74) y el *Saint George* (98), respectivamente. No obstante, tras sufrir daños de consideración y algunas bajas, los republicanos, repararon las primeras y continuaron sus fuegos el día 20, siendo de nuevo contestados reciamente por los de los buques.

El 18 de septiembre, Napoleón estableció su primera Bía en la colina de Saint-Laurent, conocida como de "*la Montaña*" con 4×24 y 1×36, protegidos por una pared de madera con escombros. La distancia de 3.500 metros resultó excesiva.

Después de un reconocimiento, Napoleón Bonaparte concibió un plan para tomar los fuertes de Éguillette y Balaguier, en la península de Caire, para luego cortar el paso entre el puerto pequeño y el gran puerto, lo que reduciría los suministros marítimos, necesarios para los asediados.

Carteaux, reacio, envió solo un destacamento débil bajo el general Delaborde, quien fracasó en su intento, Federico Gravina efectuó un desembarco la península de Caire o de Balaguier con 530 hombres, de ellos 150 del RI Mallorca, 150 ingleses, 50 granaderos y 93 marines, y 57 granaderos del RI Hibernia, divididos en tres columnas. Ocuparon la altura de L'Eguillete, donde el enemigo intentaba emplazar cañones para tirar contra los fondeaderos. Los aliados, alertados por el ataque, construyeron un gran reducto de tierra, en la cima de la colina, llamado fuerte Mulgrave, en honor del comandante británico. Fue apoyado por tres fuertes más pequeños, llamados: San Felipe, San Cosme y San Carlos. El complejo aparentemente inexpugnable fue apodado por los británicos como "*Little Gibraltar*" (pequeño Gibraltar).

Bonaparte, insatisfecho con su única batería, conocida como "*la Montaña*", estableció otra el 21 en la costa de Brégaillon, conocida como "*Sans-Culottes*" con 1×44 cañón y 1×12 obús. El almirante trató de silenciar a las poderosas baterías, pero sin éxito.

Asedio de Toulon (1793). Batería francesa de Sans Culottes, se observa el cañón de 44 lbs.

Las fuerzas francesas estaban divididas en tres divisiones:

- ***DI derecha*** bajo el MG Delaborde con su CG en La Seyne, contaba con la BRI de Brulè, BRI de Victor, y BRI de Dugua.
- ***DI central*** bajo el MG Mouret, con su CG en Ollioules, que también era el CG francés y de la artillería, con la BRI de Garnier, BRI de Gardanne, ¿y la BRI?
- ***DI izquierda*** bajo el MG Lapoype con su CG en la Valette, con 5 BRIs (Massena, Labarre, Guillot, Micas y Argod).

Duelos artilleros

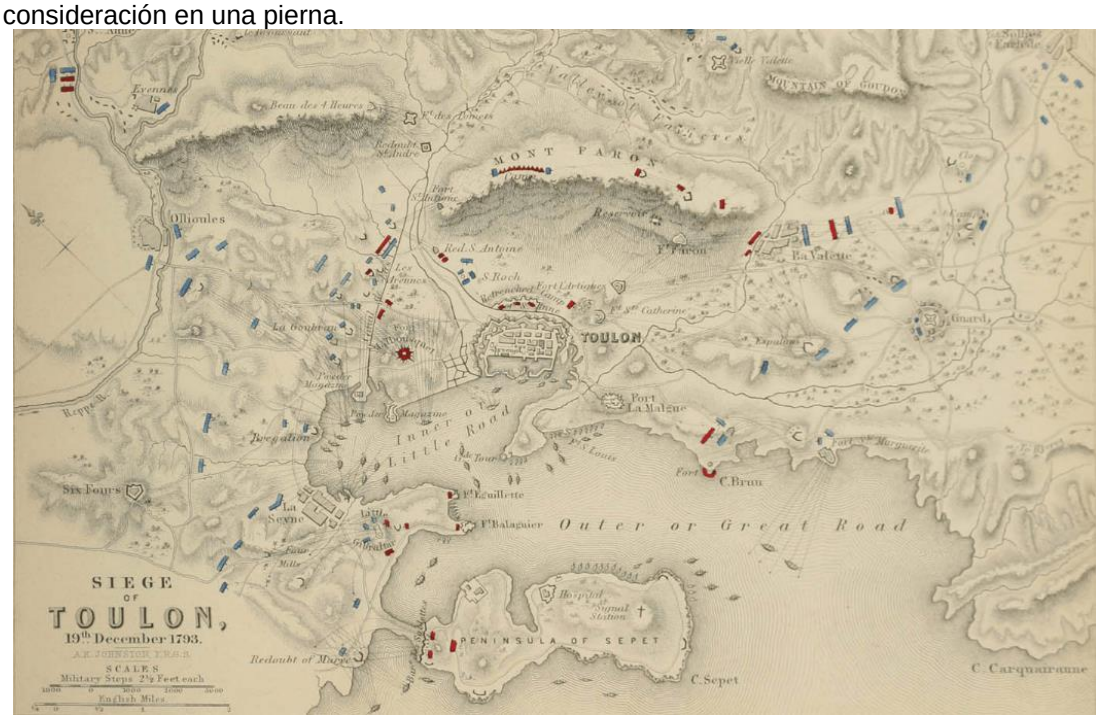
Los duelos artilleros los días 23 y 25 de septiembre entre baterías republicanas que abrieron fuego al que contestaron los buques *San Juan*, *San Ildefonso* y *San Jorge* y la fragata francesa *La Efigénie*, armada en bombarda con 2 morteros. Se destruyó la batería republicana de la Viña. El San Juan, que era el objetivo principal del enemigo, recibió algunos impactos desde las 06:00 a las 17:30 horas, en que terminó la acción, efectuando, por su parte, 1.695 disparos.

Otro duelo artillero, entre artillería republicana y los buques, tuvo lugar el día 25, sufriendo esta vez el navío *San Ildefonso*. El día 24 de septiembre, se había artillado la altura de Balaguier con 1×24 y 4×6 cañones, desde donde los cañones llegaban a unos molinos ocupados por las avanzadas republicanas.

El día 26 de septiembre, avanzando por las alturas del NE, se acercaron los franceses a los fuertes de Faron y Pomet y atacaron a este último, siendo rechazados cuatro veces con grandes pérdidas. El día 27 abrió fuego la artillería del castillo de Pomet al divisar patrullas enemigas en sus alrededores. También en ese día, el alférez de fragata don Juan Vildosola, escoltando 8 carros de municiones, batió y dispersó a una fuerza enemiga superior a la suya que le había tendido una emboscada.

El día 1 de octubre, al amanecer, el general Lapoype con 1.000 efectivos, realizó un ataque sorpresa contra el fuerte Este de Faron, donde había una avanzada y un reducto guarnecidos por un centenar de hombres. A las 10:00 horas del mismo día, el almirante Gravina, en persona, salió al contraataque al frente de 1.200 hombres de todas las naciones aliadas; iban con él su segundo, el brigadier Izquierdo, lord Mulgrave, comandante de las fuerzas inglesas; el caballero Revell de los sardos; el caballero Pignatelli de los sicilianos, y el conde del Puerto. Lleva en vanguardia a los españoles.

También hicieron una salida los del fuerte Faron. A las 15:00 horas, los españoles, avanzando ardorosamente por un terreno muy quebrado, recuperaban la altura dominante. Los republicanos se retiraron precipitadamente montaña abajo, dejando en la cumbre 250 muertos y muchos más en el barranco. Pereció señor Didot, que mandaba el ataque. Federico Gravina resultó herido de consideración en una pierna.



Asedio de Toulon (1793). Mapa del Asedio

Después del fracaso del general Lapoype contra el fuerte de Faron, se le pidió a Bonaparte que bombardease el gran fuerte de Malbousquet, cuya captura condiciona la de la ciudad.

El día 8 de octubre, para clavar los cañones de una batería que los republicanos preparaban para disparar contra la de la izquierda de Balaguier, que defendía el fondeadero de las escuadras y,

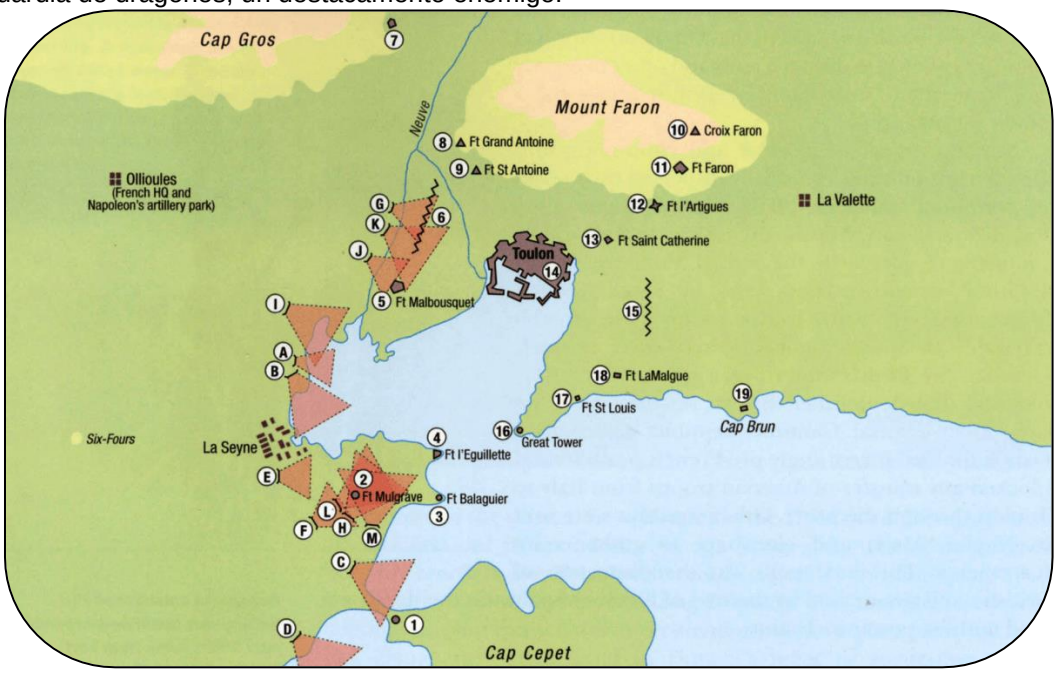
desde este puesto; se efectuó una salida después de reforzarle con 230 hombres de marinería y tropa de la escuadra española. A las 24:00 horas, mandadas por el Tcol Nugent, del RI de Hibernia, salieron 400 hombres, asaltando por sorpresa la batería y clavando 3×24 cañones enemigos, 1×6 y 2×14 morteros, rompiendo también las cureñas e inutilizando las municiones. La niebla impidió una acción, prevista y coordinada contra la batería republicana de este frente llamado de los Molinos, pues las tropas que estaban preparadas para efectuarla no vieron el cohete de señal de haber conseguido las otras.

El 14 de octubre fue avisado Gravina de que el ejército republicano montaba una operación, en fuerza, contra el fuerte de Malbousquet; salió al encuentro de los atacantes con fuerzas españolas y napolitanas mandadas por el brigadier Izquierdo, e inglesas y sardas bajo Mulgrave.

Los españoles, que estaban a la izquierda, ocuparon la altura de Les Gaux, frente a Malbousquet, y un destacamento maniobró en apoyo de los ingleses, que habían establecido contacto con los franceses por la derecha; así fueron cogidos de flanco y batidos por el conde del Puerto, que fue prontamente reforzado por las tropas de marina del capitán de navío Estrada y el BI de Hibernia. Después, a causa de lo quebrado del terreno, la gran superioridad del enemigo, al estar apoyado este con artillería y acercarse la noche, se vieron forzados a emprender la retirada, que se hizo en buen orden.

Ese mismo día hubo operaciones en el frente de Levante, pues el gobernador del castillo de la Malgue, el capitán de navío Helfiston; con tropas españolas, inglesas, napolitanas y francesas, tomó posesión de la altura que domina al cabo Brun, puesto de gran importancia por dominar una amplia zona de la Rada Grande.

Los republicanos atacaron en fuerza, al día siguiente, y Helfiston tuvo que replegarse. Gravina, cuando recibió noticias de esa retirada, ordenó una salida o amplia incursión para la recuperación de esa altura de cabo Brun, cortar al enemigo si se podía y, en todo caso, atacar el campamento republicano de La Garde. La base de partida fue el fuerte de Artigues, la fuerza 3.003 hombres de infantería, 40 dragones y 8 piezas de artillería; se dividió en dos columnas, que marcharon juntas hasta La Valette. Mandando previamente, a la altura de cabo Brun, un destacamento compuesto por una compañía de marina y otra del RI Mallorca; para ocupar una elevación que aseguraba la comunicación con la plaza y vigilaba el valle Favier, por el que discurren las comunicaciones con el castillo de Turnes, Ardenes y Lugar de Ribest. Izquierdo se dirigió por el camino de Sollies, batiendo su vanguardia de dragones, un destacamento enemigo.



Asedio de Toulon (1793). Situación de las baterías francesas. Fuente Osprey.

El 18 de octubre, llegó el general Rafael Valdés y notificó que Gravina había sido nombrado general en jefe de las fuerzas aliadas de Tolón, dado que las fuerzas españolas eran mayoría en la

plaza. Esto no sentó bien a los ingleses. Los españoles tenían 20 buques de línea frente a los 10 británicos.

Promovido a comandante del batallón de artillería el 19 de octubre, Napoleón organizó una gran batería conocida como "*la Convención*" (7×24 cañones), frente al fuerte de Mulgrave, en la colina de la Arena; estaba apoyada por la de "*des hommes sans peur*" (hombres sin miedo) (cañones 3×16 y morteros 2×12 y 3×8) asentada en la colina Dumonceau a tan solo 300 metros del fuerte Mulgrave, que fueron terminadas el 28 de octubre.

El 27 de octubre llegaron 1.000 refuerzos británicos de Gibraltar que incluían el RI-1 y el RI-18, bajo el general O'Hara, que relevaría a Mulgrave.

Con la caída de Lyon el 9 de octubre, los franceses recibieron refuerzos, alcanzando los 25.000 efectivos, frente a los 16.000 aliados, de los cuales una cuarta parte estaban enfermos.

El 11 de noviembre, Carteaux, despedido, fue reemplazado por el MG Amédée Doppet, un ex-médico, cuya indecisión frustró un intento por sorpresa contra el fuerte Mulgrave, el 16 de noviembre; cuando varios piquetes franceses decidieron asaltar un puesto avanzado del fuerte Mulgrave, siendo capturados por los granaderos españoles, que fueron insultados desde las filas francesas, los granaderos golpearon a los prisioneros a la vista de los franceses, sus compañeros del RI Côte d'Or realizaron un contraataque para liberarlos, a los que se unieron parte de la BRI, otras unidades francesas realizaron ataques menores contra los reductos de Malbousquet y Sablettes, Bonaparte y Doppet se sumaron al ataque.

Los aliados que no esperaban un ataque a plena luz del día fueron tomados por sorpresa. Los españoles a duras penas consiguieron mantener el reducto de San Luis, guarnecido por fuerzas de los RIs de Chinchilla y Lorca. El ataque francés fue repelido con la llegada del general O'Hara con 1 Cía del RI-1 Royals, que rechazó a los franceses sin un líder.

Conscientes de la incompetencia de Doppet, los representantes le obligaron a renunciar. Fue sucedido por un soldado profesional, Jacques François Dugommier, que llegó acompañado por el general Jean-Pierre du Teil de 71 años, que había sido inspector de artillería, quien inmediatamente reconoció el valor del plan de Bonaparte y se preparó para la captura del fuerte de *Mulgrave o Little Gibraltar*.

El 20 de noviembre, tan pronto como llegó, se estableció la batería de «*les Jacobins*» (cañones 3×24 y 5 morteros), en la cresta de Evescat, y la de los "*Chasse Coquins*" (cañones 3×16 y 3 morteros) en apoyo a la de los «*Hombres sin miedo*«. La batería "*Farineiere*" (morteros 4×12) se asentó para batir el fuerte Malbousquet.

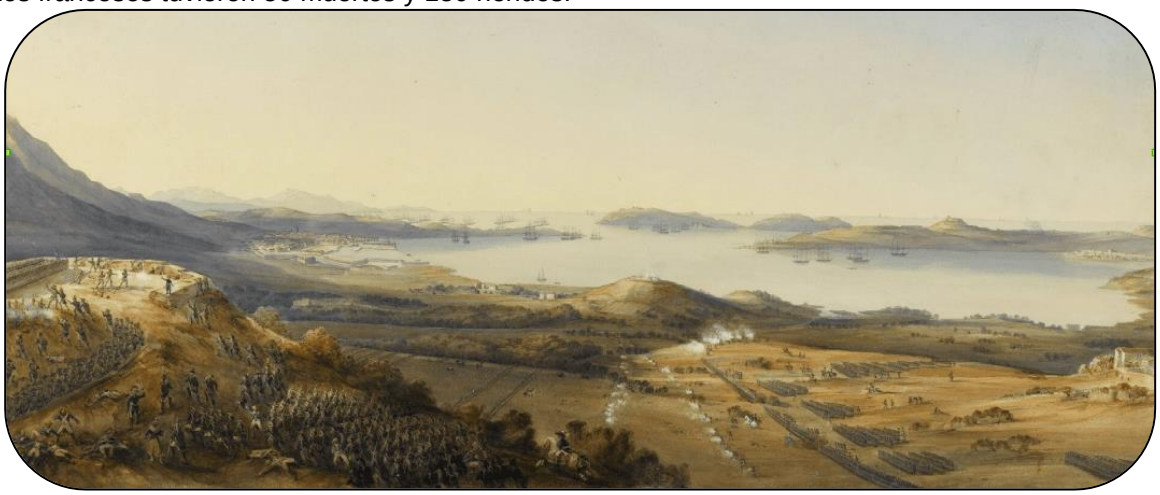
Mientras tanto, el general Mulgrave, que había regresado a Inglaterra el 23 de noviembre, informó al secretario de la guerra Dundas acerca de la deteriorada situación militar en Tolón. Dundas alarmado ordenó la destrucción de la flota francesa y la base naval, pero la orden llegaría tarde.

Salida contra la batería la Poudrière el 30 de noviembre

Los fuertes Malbousquet y Mulgrave fueron constantemente bombardeados por las baterías francesas. Creyendo que Malbousquet era el objetivo principal, y presionado por el bombardeo, el general O'Hara decidió actuar antes de que fuera demasiado tarde. Decidieron realizar una salida el 30 de noviembre para apoderarse de las baterías francesas. 2.350 efectivos partieron del fuerte Malbousquet en tres columnas: una columna anglo-sarda bajo Dundas, una columna española (700) bajo Izquierdo y una columna napolitana bajo Revel, se dirigieron a la batería la Poudrière (cañones 4×24), la batería fue tomada y los 4 cañones clavados. La BRI Garnier que tenía que defender las baterías fue asaltada por las columnas que asaltaron los almacenes de artillería. Las columnas perdieron la cohesión y no pudieron apoyarse mutuamente.

Llegando desde Ollioules, Dugommier reunió la DI de Mouret y lanzó un contraataque contra el flanco aliado. El general O'Hara a caballo y sin escolta, se dirigió a lo que iba a ser su mayor éxito, cuando llegó a la batería la Poudrière que suponía había sido ocupada por los ingleses, pero estos se habían ido y los franceses aún no la habían ocupado, fue herido por un disparo en el brazo y hecho prisionero, con él estaban el capitán Rafael Echaburu, que le acompañaba como ayudante de campo del general Gravina como enlace con las tropas españolas. Otro de los ayudantes de O'Hara, el alférez de navío Vázquez de Figueroa, se libró de caer prisionero porque estaba llevando una orden cuando cogieron al general.

Dugommier atacó a las columnas que se retiraron hacia el río Neuve, las bajas aliadas fueron 63 muertos, 286 heridos y 129 capturados (229 inglesas, 119 españoles y 65 sardos y napolitanos). Los franceses tuvieron 50 muertos y 150 heridos.



Asedio de Toulon (1793). Fuerzas francesas retomando la batería la Poudriere tomada el 30 de noviembre, tras el golpe aliado. Autor Sigismond Himely.

Batalla final

Dugommier, Lapoype y Bonaparte acordaron lanzar un asalto general en la noche del 16 al 17 de diciembre contra el fuerte Mulgrave o Litte Gibraltar, que había sido bombardeado la semana anterior, al mismo tiempo que se asaltaría el monte Faron.

El fuerte Mulgrave estaba defendido por 1.400 españoles, 260 británicos, 600 napolitanos y 160 sardos, tanto en el fuerte como en los fuertes menores de San Felipe, San Luis y San Carlos, o en reserva en el fuerte Balaguer.

Asedio de Toulon (1793). Detalle de las fuerzas francesas retomando la batería la Poudriere el 30 de noviembre. Autor Sigismond Himely.

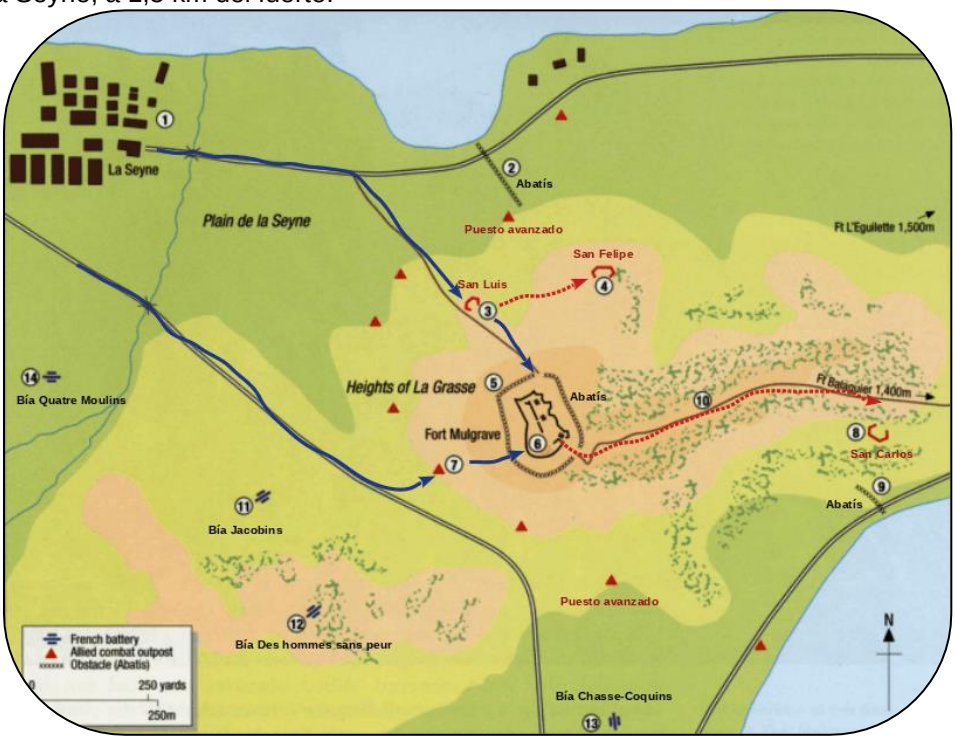
Los fuertes que defendían el monte Farón estaban guarnecidos por 1.800 hombres (590 españoles, 490 británicos, 540 napolitanos, y 220 sardos). Una fuerte reserva británica estaba situada en el fuerte Le Malgue.

Para asaltar el fuerte Mulgrave, Dugommier decidió atacar en 4 columnas:

- ***Primera columna*** bajo el Tcol Victor con 2.100 hombres, debía avanzar por el borde del agua al puerto interior. Debía abrir una brecha en el abatís.
- ***Segunda columna*** bajo el Tcol Nicolás Brulé con 1.690 hombres, se dirigiría al suroeste y atacar el fuerte desde el lado suroeste, sería una finta para atraer la reserva aliada.
- ***Tercera columna*** bajo el MG Henri-François Deloborde (1.500), debería seguir la columna de Víctor y penetrar por la brecha.

- ***Reserva*** bajo el Tcol Bonaparte y el capitán Muiron (1.500 efectivos) debían esperar en La Seyne y esperar el desarrollo.

Al anochecer del 17 de diciembre, Dugommier reunió los 7.000 efectivos del ataque en la villa de La Seyne, a 1,5 km del fuerte.



Asedio de Toulon (1793). Ataque al fuerte Mulgrave conocido como Little Gibraltar el 18 de diciembre. Plano del ataque. Fuente Osprey.

A las 02:00 horas, bajo una fuerte tormenta, seguida de una neblina. Avanzaron la primera y segunda columna, dos puestos avanzados formados por piquetes de 20 a 25 hombres, uno británico y otro español fueron asaltados, pero dieron la alarma. La columna de Víctor se enfrenta al fuerte San Luis, defendido por 437 españoles bajo el coronel Ariza, que rechazaron 3 asaltos seguidos, el propio Víctor resultó herido. Napoleón decidió emplear la reserva, en el ataque de la reserva, el coronel Ariza fue herido, y decidió retirarse al fuerte de San Felipe, después de haber dado tiempo al fuerte principal para preparar la defensa.

A las 04:00 horas, la columna de Brulé había iniciado el asalto del fuerte Mulgrave, y los defensores creyendo que era el asalto principal, y emplearon sus reservas para rechazarlo. Mientras estaban distraídos llegaron las fuerzas de Napoleón, que fueron detectadas cuando estaban cerca del fuerte, dado que la lluvia y neblina ocultaban sus movimientos, los cañones del fuerte de 32 y 24 lbs no tenían ángulo de depresión, y el fuerte carecía de artillería ligera. Los franceses alcanzaron la zanja y treparon sin dificultad las paredes, primero entraron los cazadores de la Legión de Allobroges y del BI-VI de Marsella dirigidos por el capitán Muiron y eran seguidos por granaderos, del BG-50, los defensores que eran artilleros navales y marines británicos. Bonaparte llegó cuando estaban finalizando de reducir a los defensores.

El capitán Connolly del RI-18 Royal Irish organizó un contraataque con unos 80 soldados, marines y artilleros navales; los británicos contraatacaron antes de que los granaderos franceses su hubieran incorporado, en el combate Napoleón fue herido por el espontón de un sargento británico, también resultaron heridos el general Dugommier y el capitán Moiron. Los franceses lograron apoderarse del fuerte y los británicos escaparon por el sur, perdiendo 62 marines, 29 marineros y 150 soldados, los franceses tuvieron 80 muertos y 150 heridos.

A las 04:00 horas, recibió noticia el general Gravina, de que los enemigos habían ocupado el fuerte de Mulgrave y el fuerte de San Luis y de que los defensores se habían replegado sobre una altura inmediata a retaguardia, donde se encontraba el fuerte de San Carlos, resistiendo en ella.

Gravina preguntó al jefe del sector, el general Izquierdo, si podría recuperar los fuertes perdidos o al menos mantenerse en San Carlos; pero no siendo posible ni lo uno ni lo otro, por la enorme intensidad del ataque enemigo, el general Lángara dispuso se retirase a la playa de Balaguier, donde estarían las lanchas de la escuadra con el mayor-general don Ignacio María de Alava para proceder a la evacuación del sector. Unos 400 napolitanos ocupaban el fuerte L'Eguilette establecieron una posición de bloqueo, que permitió el repliegue de las tropas aliadas sin ser molestados.

Asedio de Toulon (1793). Asalto al fuerte Mulgrave conocido como Little Gibraltar el 18 de diciembre. Se observa a Napoleón en el parapeto con los cazadores y detrás los granaderos con el general Dugommier al frente; los defensores son artilleros navales, marines y regulares.

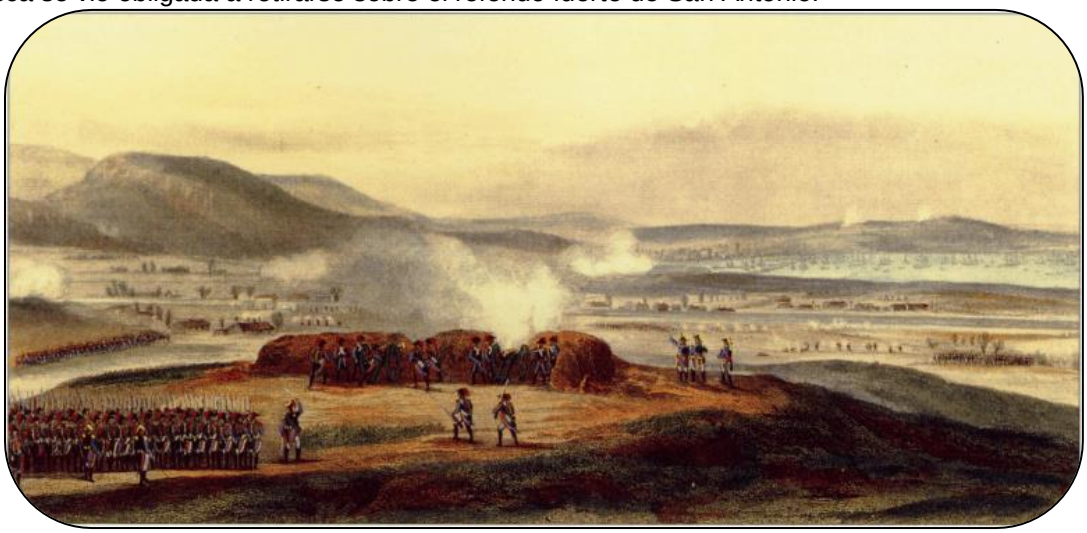
Los aliados embarcaron en el fuerte Balaguier en 3 fragatas a las 10:30 horas, después de clavar los cañones y explotar la munición. Las fuerzas se evacuaron en orden sin realizar un solo disparo.

Asedio de Toulon (1793). Ocupación el fuerte de Mulgrave. Se aprecia los fuertes de Eguileette y de a la izquierda el fuerte de Balaguier, a la izquierda el reducto de San Luis el reducto de San Felipe.

Mientras asaltaban el fuerte Mulgrave, se realizaron 3 ataques de distracción.

Sobre el fuerte Malbousquet por el brigadier Pierre-Dominique Garnier con su brigada de unos 2.000 efectivos, supervisado por el MG André Mouret, primero las baterías abrieron fuego, para

distraer sobre el objetivo principal. El fuerte de San Antonio el Grande, mandado por el teniente de navío don Mariano Mendicueta, rechazó a los enemigos, pero la guarnición inglesa del puesto de la Masca se vio obligada a retirarse sobre el referido fuerte de San Antonio.



Asedio de Toulon 1793. Los franceses disparando desde la Poudrière con cañones de 24 libras se bombardea al fuerte aliado de Malbusquet, mientras un batallón realiza un ataque de finta el 18 de diciembre.

Otro sobre el cabo le Brun dirigido por el Tcol La Harpe con 1 BI del RI-35.

El tercero y más fuerte sería realizado por Lapoype sobre el monte Faron con 4.000 efectivos en 3 columnas: la de la izquierda bajo el general André Messèna con 1.300 efectivos, la del centro bajo el Tcol Jean-François Micas con 1.300, y la derecha bajo el coronel François Argod con 1.300.

Lapoype tenía una gran distancia que recorrer en un terreno difícil, de noche y bajo la lluvia, pero a pesar de todo comenzó el ataque a las 03:00 horas, con los cazadores e infantería ligera encabezando el ataque sigilosamente. Los aliados no habían aprendido del ataque anterior y el crucial paso Pas-de-la Masque estaba poco protegido por un piquete de españoles. La columna del centro de Micas actuó como diversión; mientras que la columna de la izquierda evitó el fuerte la Cruz de Farón fuertemente defendido, y se dirigió hacia el fuerte Faron defendido por 395 efectivos (3 Cías una inglesa, otra napolitana y otra sarda) con 7×24 cañones, bajo el Tcol sardo Faissone de Germagnano, que fue alcanzado sobre las 08:00 horas, realizando tres asaltos que fueron repelidos.

Sobre las 10:00 horas, Masséna decidió evitar el fuerte Faron y dirigirse al sur contra el fuerte de Artigues, guarnicionado por 20 británicos y 89 napolitanos, que fue asaltado y ofreció poca resistencia. A las 11:00 horas, al darse cuenta de que los franceses había cortado su retaguardia, los españoles y napolitanos, abandonaron el fuerte del monte Faron dejando 3 Cías del RI-11 británico como *forlorn* hope para proteger la retirada.

Gravina se movía llevado de un lado a otro en una silla de manos, pues aún tenía abierta la herida. Dispuso un contraataque para expulsar al enemigo del paso de la Masca, del de Monge y de las alturas de San Antonio. Su plan era atacar en tres columnas, de modo semejante a cómo se había hecho el 1 de octubre, saliendo de los campamentos de San Antonio y Artigues, reforzando mucho la columna procedente de este último. Se desistió al ver que las fuerzas de que se disponía eran insuficientes para la empresa.

Se celebró un consejo de guerra, Gravina y Hood eran partidarios seguir con la defensa, mientras que Dundas dijo que la defensa era imposible y Hood asintió. Se acordó abandonar todas las posiciones que aún mantenían, y replegarse al perímetro de Tolón, Hood ordenó inmediatamente destruir los buques franceses, así como los polvorines y muelles.

Reembarco de Toulon

El reembarco había de hacerse a las 23:00 horas del día 18, en la playa inmediata al fuerte de la Malgue. Las fuerzas españolas, al mando del Tcol Hogan, del RI de Hibernia, tenía que cubrir la retaguardia durante la retirada.

Ya en la mañana del día 18 embarcaron los enfermos en los buques (más de 2.000). Los toloneses, que temían represalias de los convencionalistas, embarcaron atropelladamente, arrojándose desde los muelles a las lanchas que envió Lángara al interior del puerto. En la tarde de ese día, las baterías de Balaguier y del fuerte de Santa Margarita bombardearon a los buques, forzando a que se trasladasen hasta la boca del puerto.

También por la tarde se evacuaron las guarniciones de La Sablette y cabo Brun, estas por la Malgue. Gravina, a pesar de su herida, quiso permanecer en la plaza hasta el último momento, pero, al adelantarse la hora de la evacuación, se retiró a bordo, a las 23:00 horas, embarcando en el muelle.

Asedio de Toulon 1793. Evacuación aliada del puerto de Toulon el 18 de diciembre. Incendio de parte de la flota francesa y del arsenal

La retirada de las tropas fue dirigida, en la noche del 18 al 19 de diciembre, por el general Domingo Izquierdo. Ya desde las 19:00 horas se prepararon, formando en columnas, en la muralla. Se había proyectado salir por la puerta de Italia para dirigirse a la Malgue, pero al avanzar los enemigos desde el Faron, acercarse y quedar batida la referida puerta; se salió por una poterna situada más cerca de la orilla, a buscar un camino para la Malgue, más bajo y que no quedaba batido.

El plan se llevó a cabo como estaba previsto, formando la extrema retaguardia la segunda compañía de granaderos de Mallorca, y la de cazadores de marina del teniente de navío José Ortega, con un destacamento de artilleros navales que clavaron los últimos cañones. Durante el embarco de las fuerzas de otras naciones estuvo la retaguardia formada en batalla en una altura, a la izquierda de la ciudadela de la Malgue, en previsión de que los enemigos intentasen un ataque.

Los últimos que embarcaron fueron los de los RIs de Córdoba y Mallorca y, simultáneamente, la guarnición inglesa de La Malgue, con su gobernador, que fue el último en salir de la fortaleza. El último hombre que embarcó fue el coronel español José Ago, que no quiso hacerlo hasta no haber puesto a salvo a todos los soldados de todas las naciones aliadas.

El arsenal militar y los buques de guerra franceses que no podían salir se había dispuesto que fuesen incendiados, para lo cual el almirante Hood designó al capitán de navío Sidney Smith con algunos oficiales. El almirante Lángara nombró para esta misión a los tenientes de navío Pedro Cotiella y Francisco Riquelme.

El incendio se inició en el Arsenal a las 21:00 horas, antes de la hora convenida, debido a una señal equivocada. A las 22:00 horas ya había terminado la salida de las tropas y el Arsenal estaba totalmente en llamas. Mientras todo esto ocurría, los franceses seguían bombardeando la ciudad, especialmente las fortificaciones de las puertas de Francia y de Italia.

Aparte de sus fuerzas, Hood y Gravina embarcaron 7.500 civiles, Hook se llevó 4 buques de línea: el *Commerce de Marseille* (118), el *Pompée* (74), el *Scipio* (74) y el *Mighty* (74); 7 fragatas y 3 corvetas. Se quemaron 8 buques de línea: el *Triomphant* (80), el *Themistocles* (74), el *Duguay-Trouin* (74), el *Tricouleur* (74), el *Suffisant* (74), el *Liberté* (74), el *Hero* (74) y el *Destine* (74), así como la fragata *Lutine* (12). Curiosamente el fuego en la base naval había sido llevado a cabo por prisioneros que Smith había liberado en el muelle, y que controlaron el incendio.

En el puerto quedaron 14 buques de línea franceses, la mayoría resultó muy dañados (a menudo parcialmente quemados o degradados), y pocos pudieron llegar al mar a corto plazo.

Las bajas aliadas en el asedio fueron unos 2.600 de los cuales 400 fueron muertos, los británicos tuvieron 150 muertos, 280 heridos y 270 capturados o desaparecidos. Los españoles 200 muertos, 640 heridos y 400 capturados o desaparecidos. Los sardos y napolitanos 100 muertos y unos 1.000 abandonados durante la evacuación. Los franceses tuvieron 500 muertos y 1.200 heridos.

Asedio de Toulon 1793. Quema de los buques franceses el 18 de diciembre.

La escuadra española se dirigió al fondeadero de las vecinas islas de Hyéres, para prepararse allí y dirigirse después a Mahón, con objeto de dejar enfermos, tropa y emigrados, estos muy numerosos, al serlo los toloneses que temían la reacción de los convencionalistas. Frente a Toulon quedaron el navío San *Joaquín* y las fragatas *Santa Cecilia* y *Florentina*, para advertir a quien llegase por mar que la plaza estaba ocupada por el enemigo.

El almirante Hood dedicó su escuadra al bloqueo tanto de Toulon como de Marsella, después de destacar algunos buques para transportar tropas.

El 27 de diciembre de 1793, el Comité de Seguridad Pública nombró a Jacques Dugommier general en jefe del ejército de los Pirineos Orientales, que llegó con 12.000 hombres como refuerzos, para repeler a las tropas españolas.

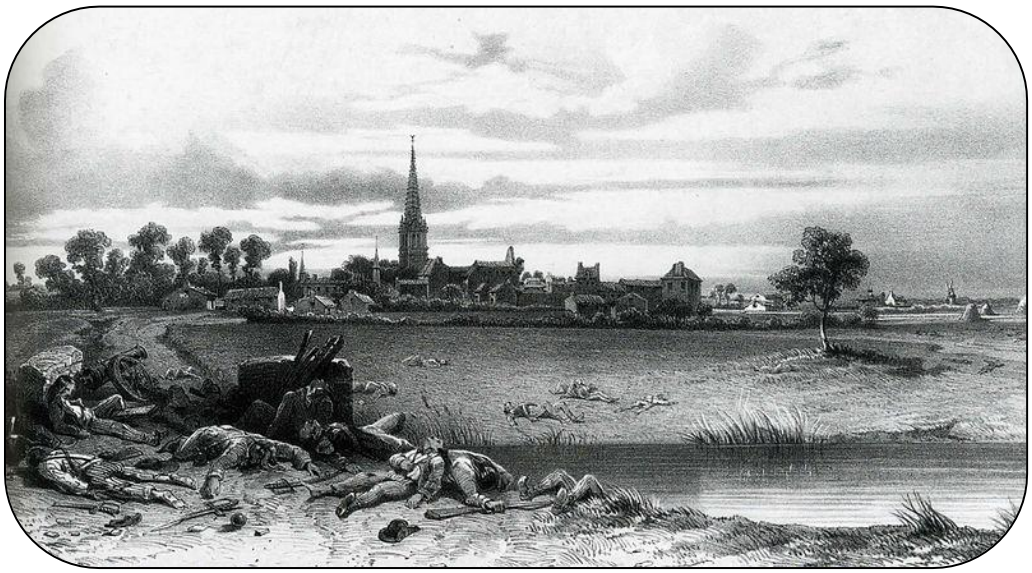
La represión

Las tropas republicanas entraron en la ciudad la mañana del día 19 de diciembre, comenzando las represalias de inmediato. Los presos de las cárceles de Toulon fueron liberados, y se unieron a la matanza y al saqueo con entusiasmo. La ciudad había quedado reducida a 7.000 habitantes, la represión, liderada por Paul Barras y Stanislas Fréron, fue sangrienta: se estima que 700 a 800 personas, arrestadas por instrucciones de prisioneros liberados, fueron fusiladas sumariamente, en el campo de Marte, hasta el 31 de diciembre.

Posteriormente, la comisión revolucionaria pronunció otras 290 condenas. Bonaparte, tratado por Jean François Hernández después de su lesión, fue ascendido a general de brigada, se encargó de revisar las defensas costeras de la Francia Mediterránea, y comenzó a elaborar un plan para expulsar a los piamonteses de sus posiciones en el norte de Italia.

El 24 de diciembre de 1793, la Convención aprobó un decreto que estableció que: "*Se elimina el infame nombre de Tolón. Esta ciudad ahora llevará el nombre de Port-la-Montagne*". El 30 de diciembre, se celebra el Día de la Victoria en el Champ-de-Mars en París en honor a la captura de la ciudad.

1793,14 AGOSTO. BATALLA DE LUCON[127]



Batalla de Lucon, representación siglo XIX

La batalla final de Luzon se libró el 14 de agosto de 1793 durante las Guerras Revolucionarias Francesas, entre las fuerzas de la República Francesa al mando de Augustin Tuncq y las fuerzas realistas al mando de Maurice d'Elbée. El enfrentamiento del 14 de agosto, que se libró cerca de la ciudad de Luzon en Vendée, Francia, fue en realidad la conclusión de tres enfrentamientos entre los insurgentes vendeanos y los republicanos franceses. El 15 de julio, Claude Sandoz y una guarnición de 800 hombres habían rechazado a 5.000 insurgentes liderados por d'Elbée; el 28 de julio, Augustin Tuncq frustró un segundo intento; dos semanas después, Tuncq y sus 5.000 hombres derrotaron a 30.000 insurgentes bajo el mando personal de Francois-Athanese Charette.

Fecha	14 agosto 1793
Ubicación	Vendée, Francia
Resultado	victoria republicana francesa
Beligerantes	
República Francesa	Realistas
Comandantes	
Agustín Tuncq	Mauricio de Elbée
Fuerzas	
• 10.000	• 35.000, • 17 cañones
Bajas	
• 500 muertos o heridos	• 5.000 muertos, heridos o desaparecidos • 17 cañones perdidos

[127] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Lu%C3%A7on

1795, 16-20 JULIO. BATALLA DE QUIBERON[128]

Parte de Guerra de la Primera Coalición	
Fecha	23 de junio-21 de julio de 1795
Lugar	Península de Quiberon
Resultado	Victoria republicana decisiva
Beligerantes	
Primera República Francesa	Chuanes Ejército de los emigrados Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda
Comandantes	
Lazare Hoche Louis Lemoine Jean Humbert Jean-André Valletaux Julien Mermet Jacques Mesnage André Drut Pierre-Paul Botta † Emmanuel de Grouchy	Joseph de Puisaye Louis Charles d'Hervilly † Charles de Sombreuil Vincent de Tinténiac † Paul du Bois-Berthelot Jacques Anne Joseph Le Prestre de Vauban Georges Cadoudal Alexander Hood Bridport John Borlase Warren
Fuerzas en combate	
13.000 -23.000	**Ejército de tierra**: 17.000 tropas 5.437 tropas y 80 cañones **Royal Navy**: 60 navíos de transporte, 6 de guerra, 6 lanchas cañoneras, 2 cúteres, 2 lugger, 1 balandra de guerra y 1 sloop
Bajas	
10-15 muertos y 300 heridos (muchos murieron poco después)	150 muertos en combate, 3.600 chuanes y 2.662 emigrados capturados (incluyendo 278 oficiales, 260 soldados, 492 civiles de Toulon y 1.632 desertores que cambiaron de bando; de estos, 575 eran nobles) 700 ahogados durante el combate

La **Expedición de Quiberon** fue un intento de tomar militarmente el control de Francia llevado a cabo por emigrantes contrarrevolucionarios, contrarios a la situación política del país galo. Tenía como objetivo estratégico alzar en armas la Francia occidental para acabar con la República Francesa y restaurar la monarquía. Se inició con un desembarco que tuvo lugar el 23 de junio en la península de Quiberon, y que fue repelido definitivamente el 21 de julio. El fracaso supuso un terrible golpe a la causa realista.

[128] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Quiberon

Francia en 1795

En 1792 la Francia revolucionaria había declarado la guerra «a la monarquía austrohúngara», lo que provocó la respuesta de otras potencias europeas y la creación de la Primera Coalición contra ella. No obstante, hacia 1795, a pesar de varios reveses iniciales, los revolucionarios no solo habían conjurado la amenaza externa, sino que estaban en pleno proceso de expansión revolucionaria.

Preparativos

Luis XVIII y el conde de Artois se habían dividido las responsabilidades en la lucha contrarrevolucionaria y los respectivos teatros de operaciones. Luis se hizo cargo de la política y de la región que iba de los Alpes a los Pirineos. El conde, por su parte, se responsabilizó de las provincias occidentales (Vendée, Bretaña, Normandía), y nombró general en jefe de Bretaña al conde Joseph de Puisaye.

Mientras el conde de Puisaye estaba realizando los preparativos para la expedición a Francia, que contaría con el apoyo británico, los efectos de la división de los monárquicos empezaron a hacerse notar. El representante en Londres de una alianza realista a las órdenes de Luis XVIII inició una campaña de descrédito contra él y logró que el conde Louis Charles d'Hervilly viajara como representante suyo en la expedición. La alianza envió a D'Hervilly unas instrucciones tan ambiguas que le posibilitaban incluso disputar las órdenes de De Puisaye e incluso el mando de la expedición.

El desembarco de Quiberon según Jean Sorieul (1850

El punto elegido para el desembarco tenía diversos inconvenientes para los invasores: se trataba de una estrecha lengua de tierra cuyas barras impedían el acceso a parte de la costa. La ubicación tampoco era del gusto de todos, pues una facción de los exiliados cuyo líder —y rival de De Puisaye— era François de Charette, se mostraba partidaria de realizarlo en la Vendée.

Se decidió equipar a algunos de los exiliados con uniformes británicos, ignorando la animadversión que los bretones sentían hacia los ingleses, e incrementar el número de expedicionarios reclutando prisioneros republicanos de las cárceles inglesas, sin tener en cuenta que su lealtad hacia la causa realista era más que dudosa.

Al conde de Artois, teórico comandante en jefe de las fuerzas realistas en Francia occidental, y en cuyo nombre actuaba Joseph de Puisaye, ni siquiera se le consultó sobre la fecha en la que tendría lugar la expedición.

Expedición

El 23 de junio partieron dos escuadras de 9 buques de guerra (incluyendo 3 buques de línea y dos fragatas) al mando de los almirantes Hood y Warren y 60 transportes de tropas, portando dos divisiones de exiliados —un total de 3500 hombres— así como mosquetes, uniformes, calzado, comida y suministros para equipar un ejército de 40000 hombres.

La flota francesa dejó Brest y atacó a la escuadra de Warren en las islas de Glénan el 23 de junio, pero perdió dos buques y tuvo que retirarse. Los británicos mantendrían el dominio naval durante el resto de la operación.

El 26 de junio de 1795, ambas escuadras anclaron en Quiberón. En ese momento, cuando se debería haber producido el desembarco, el conde Louis Charles d'Hervilly mostró su nominación y reclamó el mando supremo de la expedición. De Puisaye y d'Hervilly no tenían el mismo plan; el primero quería aprovechar el elemento sorpresa y atacar sin dilación en apoyo de las fuerzas realistas de Francia occidental, mientras que d'Hervilly opinaba que los chuanes eran indisciplinados y serían incapaces de tener éxito en una batalla en campo abierto, por lo que pretendía permanecer en Quiberón, fortificarlo y convertirlo en una base desde la que ir recibiendo refuerzos. La división no era solo estratégica, sino también política: de Puisaye era un antiguo girondino, partidario de una monarquía constitucional, mientras que d'Hervilly pretendía la reinstauración del Antiguo Régimen. Tras acaloradas discusiones se envió a Londres un correo para confirmar quién era el comandante y, finalmente, d'Hervilly se sometió. Como consecuencia del todo ello, no obstante, se había perdido el elemento sorpresa, y los republicanos comenzaron a reunir tropas para rechazar la invasión. Los exiliados se impacientaban y no comprendían el motivo del retraso, mientras que para los chuanes, que sospechaban de traición, ello confirmó sus temores y provocó un desastroso efecto en la moral.

Desembarco

Tras dos días de niebla, el día 27 de junio el tiempo se aclaró y los republicanos avistaron los buques ingleses en la bahía de Quiberón. Al mismo tiempo recibían señales procedentes del fuerte de Penthièvre que informaban de que «están desembarcando en gran número». Belle-Île fue bloqueado por varios buques británicos.

El 28 de junio los ingleses desembarcaron 8000 soldados en Carnac y conminaron a los defensores de Belle-Île a rendirse, los cuales rechazaron la propuesta. Dado que los chuanes habían derrotado previamente a la guarnición de Auray y tomado Carnac, Landévant y Locoal-Mendon, toda la costa estaba en manos de los realistas, y el desembarco se realizó sin oposición.

El fuerte Penthièvre, conocido por los republicanos como fuerte sans-culotte, defendido por el 41.º de línea, bloqueaba la ruta al norte de la isla, pero ofreció una resistencia insignificante y se rindió el 3 de julio. Gracias a la toma del fuerte los realistas pudieron enlazar con los chuanes, pero el progreso de las fuerzas combinadas no era lo bastante rápido como para inquietar a los republicanos.

Contraataque republicano

Las desavenencias entre los mandos realistas favorecieron a los republicanos. Las tropas realistas estaban dispersas. Hoche, que estaba entonces en Vannes, con solo 2000 hombres a su mando, se dirigió a Quiberón, solicitando refuerzos urgentes durante la marcha, de modo que el 4 de julio había logrado reunir un ejército de 13000 hombres sin haber sido retrasado por los chuanes del interior: Aimé du Boisguy, apostado en Ille-et-Vilaine con 5000 hombres podría haber detenido el avance de Hoche, pero no había sido informado del desembarco, y solo fue capaz de enfrentarse a él en choques menores. El 5 de julio tuvieron lugar combates en Landevant y Auray, en los que Hoche derrotó a los chuanes al mando de Vauban y Bois-Berthelot. Así las cosas, Hoche llegó a Quiberón, recuperó Carnac el 6 de julio y para el 7 había retomado casi toda la península, convirtiéndola en una trampa para los realistas. Las divisiones chuanes situadas frente a las posiciones de Puisaye fueron rechazadas sin haber llegado a unirse a las divisiones realistas. El conde d'Hervilly no se dignó a apoyarlas a tiempo y a pesar de duros asaltos, el cerco republicano no pudo ser roto.

Reacción realista

Entre el 10 y el 11 de julio los realistas llevaron a cabo un plan destinado a romper las líneas republicanas: dos columnas, una de 2500 hombres al mando de Lantivy y Jean Jan, y otra de 3500 comandada por Tinténiac y Cadoudal, embarcarían en buques británicos y desembarcarían en Sarzeau para atacar a los republicanos por su retaguardia. Sin embargo, la primera columna se dispersó y la segunda, cuando estaba lista para atacar, recibió un mensaje de la alianza realista en París portado por Charles de Margadel con noticias de un nuevo desembarco cerca de Saint-Brieuc y se

dirigió a Côtes-d'Armor en contra de la opinión de Cadoudal. La columna no recibió refuerzos y Tinténiac murió en una emboscada el día 17. Encolerizados, los chuanes se despojaron de sus uniformes y, dirigidos por Cadoudal, consiguieron eludir a las tropas republicanas y volver a sus casas.

Entre tanto, el 15 de julio desembarcaron en Quiberón 2000 exiliados al mando de Charles Eugène Gabriel de Sombreuil. Los exiliados, y después los chuanes, se lanzaron al ataque, pero fueron repelidos sufriendo más de 1500 muertos, entre ellos d'Hervilly.

Asalto a Quiberon

Victoria de los republicanos franceses en Quiberón el 21 de julio.

Hoche inició el asalto decisivo la noche del 20 de julio en medio de una violenta tormenta, dirigido contra el fuerte de Penthièvre, defendido por 4000 hombres y apoyado por la artillería naval británica. Los prisioneros republicanos desertaron y, mediante la traición, entregaron el fuerte a Hoche. La mayor parte de los defensores fueron masacrados. En vista de ello la flota británica abrió fuego indiscrimidamente, batiendo tanto a republicanos como a realistas y civiles. De Puisaye, para limitar el alcance de la derrota realista, ordenó reembarcar a sus tropas y, él —junto con 2500 exiliados y chuanes— fue evacuado en barcas de remo. Posteriormente fue acusado de deserción.

Ya solo se resistían al avance republicano Charles de Virot, marqués de Sombreuil y sus hombres, que ofrecieron una dura resistencia. No obstante, capitularían el 21 de julio con la promesa de que se les respetaría la vida.

Ejecución de los realistas

Hoche había prometido verbalmente tratar a los realistas como prisioneros de guerra. Habían sido capturados 6332 exiliados y chuanes junto con miembros de sus familias. Las mujeres y los niños fueron liberados días después de la batalla, pero los soldados fueron juzgados por el comisario Jean-Lambert Tallien, y Sombreuil y 750 de sus hombres fueron condenados por un tribunal militar y fusilados en Auray. De ellos 430 eran nobles, muchos de los cuales habían servido en la flota de Luis XVI. Los fusilados fueron enterrados allí mismo, y el lugar de la ejecución se conoce como el Campo de los Mártires. En 1829 se construyó allí una capilla con forma de templo. En Auray se conserva una lista de los 952 prisioneros del ejército real que murieron entre el 1 y el 25 de agosto de 1795, y allí, en una cripta, se encuentran sus restos.

1794, 1° JUNIO, BATALLA DEL GLORIOSO 1° DE JUNIO.

Beligerantes	
Francia	Gran Bretaña
Comandantes	
Villaret-Joyeuse	Lord Howe
Fuerzas	
26 navíos de línea	25 navíos de línea
Bajas	
• 6 navíos capturados • 1 navío hundido • ~ 4.000 bajas • 3.000 capturados	• 1.200 bajas

Después de la guerra de Independencia norteamericana la Armada británica disminuyó sus efectivos a 20.000 hombres y en 1793 tenía más de 100 unidades de combate en reserva. Pero preparándose para el conflicto que se avecinaba designó en el mando de su Flota del Canal a Lord Howe, quien zarpó en Julio y bloqueó los puertos franceses.

La economía de la Francia revolucionaria estaba en situación crítica y se esperaba con ansias el arribo de un gran convoy con trigo procedente de Estados Unidos en la primavera de 1794, el cual navegaba con la cobertura de una escuadra francesa con la misión de asegurar su recalada.

El 28 de mayo hubo un primer enfrentamiento entre 2 buques y las escuadras se mantuvieron cerca, pero imposibilitadas de combatir durante dos días por una densa neblina. El Almirante francés, Villaret-Joyeuse, consciente que su misión era proteger el convoy, alejó a los ingleses de la ruta, mientras este se dirigía independientemente a Brest.

Al disiparse la neblina se inició la batalla general cuando los franceses aparecen a 6 millas por sotavento, adoptando ambas fuerzas la clásica línea de batalla, navegando de la misma vuelta. El resultado fue favorable a los ingleses quienes demostraron su habilidad para combatir a pesar de haber estado en reserva y sin un buen entrenamiento. Sin embargo, los franceses lograron su objeto al hacer recalar el convoy a su destino.

Lord Howe a bordo del HMS Queen Charlotte. Batalla del Glorioso1° de Junio[129]

[129] The Glorious First of June 1794, Mark Lardas, Campaign 340, Osprey Publishing

1795 BATALLA DE GÉNOVA [130]

Operación naval durante la Guerra de la Primera Coalición	
Fecha	13 y 14 de marzo de 1795
Ubicación	Golfo de Génova, Mar de Liguria
Resultado	Victoria anglo-napolitana
Beligerantes	
• Gran Bretaña • Nápoles	Francia
Comandantes y líderes	
William Hotham	Pedro Martín
Fuerzas	
14 buques de línea (OOB)	13 buques de línea (OOB)
Bajas	
74 muertos	• 254 heridos • 400–750 muertos y heridos • 2 buques de línea capturados

Batalla de Génova (también conocida como Batalla del Cabo Noli y en francés como Bataille de Gênes) fue una batalla naval librada entre fuerzas francesas y anglo napolitanas aliadas el 14 de marzo de 1795 en el Golfo de Génova, una gran bahía en la región de Liguria. Mar frente a las costas de la República de Génova, durante las Guerras Revolucionarias Francesas. La flota francesa estaba dirigida por el Contre-amiral Pierre Martin y estaba compuesta por 14 (más tarde 13) buques de línea, mientras que la Marina Real Británica y la flota napolitana, bajo el mando del vicealmirante William Hotham, reunieron 13 buques de línea. La batalla terminó con una pequeña victoria británico-napolitana y la captura de dos buques franceses.

La batalla fue parte de una campaña naval en la primavera de 1795, durante la cual Martin intentó afirmar el control francés sobre las aguas del sur de Francia. Estos habían sido efectivamente cedidos a los británicos 18 meses antes, cuando los británicos capturaron la base naval francesa de Toulon en el Mediterráneo. Aunque fue recapturada en el asedio que siguió, la principal flota francesa del Mediterráneo había sido quemada en el puerto. Sólo se pudo salvar la mitad de la flota y, mientras continuaban las reparaciones en Toulon, los británicos utilizaron su dominio para invadir y capturar la isla de Córcega durante 1794. A principios de 1795, suficientes buques franceses estaban en condiciones de luchar como para que Martin se sintiera capaz de realizar cruceros limitados en el mar de Liguria. A principios de marzo de 1795 zarpó hacia Génova, encontrándose y capturando un buque de línea británico en el camino. Frente a Génova, Martin se vio perseguido por la flota de Hotham y, después de dos días de maniobras con tiempo tranquilo, el almirante francés regresó hacia la costa francesa.

Hotham persiguió y el 13 de marzo sus buques de vanguardia alcanzaron la retaguardia francesa. Durante dos días, los buques de retaguardia de Martin libraron una serie de enfrentamientos con la flota británica en los que varios buques de ambos lados resultaron gravemente dañados. El buque insignia de Martin, el Sans Culotte de 120 cañones, perdió contacto con la batalla durante la noche y, tras una breve reanudación de la batalla a la mañana siguiente, dio órdenes de retirarse. Dos buques franceses, Ça Ira y Censeur, fueron dejados atrás, abrumados y obligados a rendirse por los británicos. Su subordinado, el capitán Horatio Nelson, instó a Hotham a continuar la persecución, pero se negó y retiró su flota para reparaciones. Un buque británico, el HMS Illustrious, naufragó posteriormente en la costa italiana. Martin envió sus buques dañados a Toulon para su reparación y ancló el resto de la flota en las Islas de Hyères en preparación para futuras operaciones; cuatro meses después, las flotas libraron un segundo enfrentamiento, la Batalla de las Islas Hyères, que también terminó con una victoria británica menor.

Antecedentes

Las Guerras Revolucionarias Francesas se expandieron significativamente en febrero de 1793 cuando la Convención Nacional de la recién formada República Francesa declaró la guerra al Reino de Gran Bretaña. Para defender los intereses comerciales británicos en el Mar Mediterráneo, se reunió una flota de la Royal Navy y se envió a bloquear la Flota Francesa del Mediterráneo en su

[130] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Genoa_(1795)

puerto principal de Toulon, en la costa sur de Francia. A su llegada en agosto de 1793, la flota británica descubrió que Toulon se encontraba en un estado de agitación debido al Reinado del Terror, y el comandante británico Lord Hood persuadió a los ciudadanos para que se declararan a favor de la causa realista francesa y permitieran que las fuerzas británicas tomaran la ciudad y la flota francesa.[3] Las fuerzas republicanas sitiaron la ciudad y siguieron cuatro meses de intensos combates hasta que los realistas y sus aliados fueron expulsados el 18 de diciembre. Durante la caótica evacuación de la ciudad, la mayor parte de la flota francesa del Mediterráneo fue incendiada por grupos de abordaje británicos y españoles.

Posteriormente, los británicos lanzaron una invasión de Córcega mientras los franceses se dedicaban a reconstruir su flota. Debido a los fracasos de los grupos de desembarco españoles, muchos de los almacenes navales en Toulon habían sobrevivido al incendio al igual que más de la mitad de la flota, aunque muchos buques sufrieron graves daños. Durante la mayor parte de 1794, los buques franceses supervivientes permanecieron en el puerto, y el nuevo comandante Contre-amiral Pierre Martin lideró una breve salida en junio con siete buques de línea que se vieron obligados a refugiarse en la bahía de Gourjean para escapar de un ataque de la flota de Lord Hood. Los problemas derivados de la Revolución Francesa varios años antes significaron que la flota francesa estaba sufriendo graves reducciones en experiencia y moral en comparación con la flota británica.

En 1795, se había restablecido toda la fuerza superviviente de la flota francesa del Mediterráneo, y Martin reunió 15 buques de línea y seis fragatas para una operación en el mar de Liguria. El propósito de esta operación es incierto; el informe del Comité de Seguridad Pública a la Convención Nacional declaró que la flota estaba en el mar para asegurar las líneas navieras en el Mediterráneo, mientras que otras fuentes indican que la intención era un desembarco anfibio en Córcega. Una operación de este tipo se menciona en la correspondencia del representante en misión de la Convención Nacional, Étienne-François Letourneur, enviado para proporcionar supervisión política a la flota. Este plan también estaba indicado por el número de buques de transporte de tropas reunidos en Toulon, aunque estos buques no abandonaron el puerto durante la operación. El historiador Adolphe Thiers ha sugerido que el objetivo pudo haber sido una demostración de fuerza contra Roma, tras el linchamiento del embajador francés Nicolas Bassville allí dos años antes.

La Travesía de Martin

Martin se mostró reacio a abandonar Toulon hasta que pudiera estar seguro de que el laxo bloqueo británico del puerto se había retirado temporalmente. Hood había sido reemplazado a finales de 1794 por su vicealmirante adjunto William Hotham, quien basó sus buques en la bahía de San Fiorenzo en la costa norte de Córcega durante el invierno. Allí intentaron reparaciones parciales y un barco, el HMS Berwick, resultó gravemente dañado debido al mal manejo durante un vendaval. A finales de febrero, Hotham zarpó para realizar reparaciones más amplias en Livorno, en el Gran Ducado de Toscana, dejando atrás a Berwick. Martin recibió la noticia de la partida de Hotham a principios de marzo y zarpó de Toulon el 3 de marzo.

La flota francesa se enfrentó a una serie de vendavales y tardó cuatro días en llegar a la costa de Córcega; dos buques quedaron parcialmente desarbolados durante el trayecto.[13] Allí, los exploradores de Martin descubrieron el Berwick averiado cojeando alrededor de Cap Corse con los mástiles del jurado. Reconociendo su superioridad, Martin destacó un escuadrón de fragatas y buques de línea para perseguir a Berwick y se desarrolló una breve batalla en la que el Berwick que huía luchó contra la fragata Alceste. Ambos buques sufrieron daños en el encuentro, pero cuando Alceste retrocedió, un disparo en la barra le arrancó la cabeza al Capitán Adam Littlejohn en Berwick. Con otros buques acercándose, Berwick incapaz de escapar y su capitán muerto, los oficiales supervivientes decidieron rendirse. Martin ordenó al Berwick capturado y al Alceste dañado que se separaran hacia el fondeadero protegido en la Bahía de Gourjean, mientras su flota continuaba hacia el este hacia el Golfo de Génova.

El mismo día de la captura de Berwick, la noticia de la salida francesa de Toulon llegó a Hotham en Livorno desde Génova, con informes de que los franceses habían pasado la Île Sainte-Marguerite el 6 de marzo en dirección este. Esto fue corroborado por el balandro de exploración HMS Moselle, que informó a los franceses hacia el noroeste, en dirección sur. Al cabo de un día, la flota de Hotham estaba lista para zarpar y abandonó el puerto en la madrugada del 9 de marzo. Hotham creía que el objetivo francés era Córcega y envió el bergantín HMS Tarleton al mando del comandante Charles Brisbane para advertir a Littlejohn y concertar una cita con Berwick frente a Cap

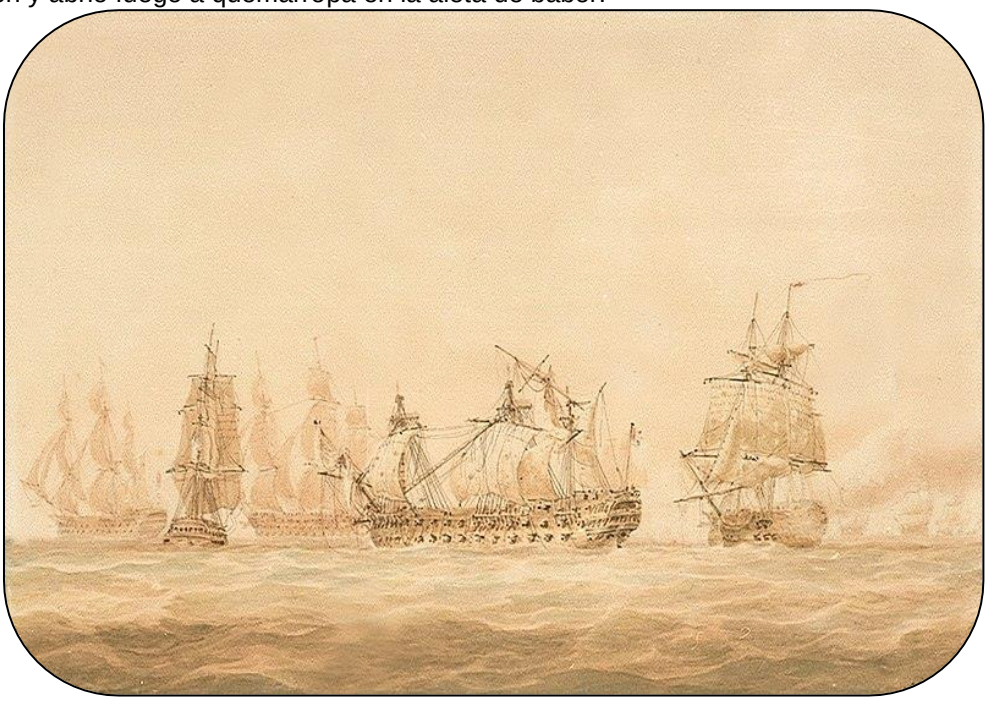
Corse. En la tarde del 9 de marzo, Tarleton regresó con la noticia de la captura de Berwick, lo que provocó que Hotham virara su rumbo hacia el noroeste. Al día siguiente, las fragatas que exploraban delante de la flota británica descubrieron la flota de Martin frente al cabo Noli en el golfo de Génova, dirigiéndose hacia el oeste, de regreso a Toulon.

Persecución

El tiempo estaba tranquilo y no fue hasta el 11 de marzo que los buques del cuerpo principal de la flota británica avistaron a los franceses, ahora al sur y a barlovento de los británicos. El buque líder en la flota de Hotham en ese momento era el HMS Princess Royal, liderando una vanguardia unas 5 o 6 millas náuticas (11 km) por delante del cuerpo principal de la flota. El contacto se perdió por un tiempo, pero se restableció el 12 de marzo cuando Martin trajo su flota. Martin avanzó hasta 3 millas náuticas (5,6 km) del Princess Royal antes de virar a babor. El tiempo se mantuvo en calma con mares agitados que dificultaron mucho las maniobras e impidieron que cualquiera de las flotas se acercara a la batalla; Cuando se le presentó la oportunidad de atacar, Martin se negó.

Una brisa del sur por la tarde le dio a Hotham la oportunidad de formar su flota en una línea de batalla con la vanguardia al oeste y los franceses al suroeste. La noche se caracterizó por fuertes ráfagas y el buque francés Mercure perdió un mastelero; el buque averiado se separó para unirse a Berwick en la bahía de Gourjean, acompañado por una fragata, mientras continuaba dirigiendo su flota hacia el oeste, lejos de los británicos. A las 08:00 de la mañana siguiente, otro de los buques de Martin, el gran Ça Ira de 80 cañones de la retaguardia de la flota francesa, chocó con el vecino Victoire y sus masteleros de proa y mayor se desplomaron por la borda.

En la mañana del 13 de marzo, Hotham tuvo claro que Martin no tenía intención de enfrentarse a la flota británica, y el almirante británico decidió autorizar una persecución general, permitiendo a sus capitanes romper la línea y perseguir a los franceses lo mejor que podían. la capacidad de sus barcos. El buque que encabezó la persecución fue una fragata, el HMS Inconstant de 36 cañones al mando del capitán Thomas Fremantle, que llegó al dañado Ça Ira una hora después de la colisión y abrió fuego a quemarropa en la aleta de babor.



"El 'Agamenón' enfrentando al Ça Ira ', 13 de marzo de 1795". Nicolás Pocock, 1810.

Al ver que Ça Ira estaba bajo amenaza, la fragata francesa Vestale atacó al Inconstant desde la distancia, pasó junto al buque británico y ató una línea de remolque al cojo buque de línea. Fremantle giró su buque y volvió a disparar contra Ça Ira, pero en esta ocasión quedó expuesto al costado principal del buque francés y fue objeto de disparos de cañón que causaron tres muertos y 14 heridos, además de daños importantes. Incapaz de continuar la acción, Fremantle se retiró para

realizar reparaciones. El ataque del Inconstant había permitido que otros buques británicos se unieran a la acción, de modo que a las 10:45 el HMS Agamemnon de 64 cañones al mando del capitán Horatio Nelson pudo abrir fuego contra el buque francés.

Agamenón, apoyado brevemente por el capitán del HMS al mando del capitán Samuel Reeve, mantuvo contacto con Ça Ira, disparando contra el buque francés a larga distancia durante tres horas y media. Nelson había podido posicionar su buque en la popa de Ça Ira y moverse de un lado a otro detrás del buque francés, desatando un devastador fuego rastrillador. El ataque mató o hirió a 110 tripulantes del buque francés y destrozó los mástiles y aparejos. Nelson tuvo sólo siete hombres heridos en el encuentro. Los esfuerzos de Sans Culotte y Barra para intervenir fueron rechazados y Ça Ira resultó gravemente dañada por el fuego de Agamenón. Finalmente, partes del centro francés retrocedieron en apoyo y Hotham ordenó a Nelson retroceder para no correr el riesgo de ser abrumado. Mientras este combate continuaba, otros buques británicos habían aparecido, el HMS Bedford y el HMS Egmont se enfrentaron a tres buques franceses, incluido el buque insignia de Timoléon y Martin, el Sans Culotte de 120 cañones. Egmont se vio obstaculizado durante el enfrentamiento por la explosión de un cañón en la cubierta inferior, que causó casi 30 bajas entre las tripulaciones de los cañones. Sin embargo, la flota de Hotham no pudo enfrentarse completamente a los franceses en retirada durante todo el día, y cuando cayó la noche ambas flotas continuaron hacia el oeste, los franceses se retiraron con la línea británica persiguiéndolos.

Reinicio de la Batalla

Durante la noche, Martin y Letourneur se trasladaron de Sans Culotte a la fragata Friponne, lo que les permitió moverse a través de la flota más fácilmente y dirigir las operaciones de manera más efectiva, y fue parte de las órdenes permanentes francesas en una batalla de flota. Se dieron órdenes a la flota francesa, ahora en plena retirada hacia Toulon, de navegar cerca del viento amurado a babor, lejos de los británicos. Por razones inexplicables, Sans Culotte no siguió estas órdenes y abandonó la flota durante la noche, mientras que Ça Ira se quedó cada vez más detrás del cuerpo principal de la fuerza francesa. Para proteger mejor el buque dañado, Vestale fue retirado y reemplazado por el buque de línea Censeur, remolcando a Ça Ira de regreso a Toulon.

Por la mañana, las flotas maniobraban a 21 millas náuticas (39 km) al suroeste de Génova, mientras los británicos se acercaban a la línea francesa hacia el oeste. Ça Ira y Censeur se habían quedado muy atrás de la flota francesa, y Hotham envió sus buques más rápidos en su persecución, impulsados por una brisa del noroeste. A las 06:30, Bedford y el Capitán habían alcanzado a los rezagados franceses, y el Capitán iba a la cabeza luchando contra ambos durante 15 minutos antes de que Bedford llegara al compromiso. El capitán sufrió graves daños en sus aparejos, velas y mástiles y a las 07:50 estaba inmanejable y salió de la acción, por lo que fue remolcado a un lugar seguro. Poco después, Bedford también se vio obligado a retirarse con graves daños en el aparejo de vela. Ambos buques franceses también sufrieron graves daños y quedaron a la deriva fuera de control, incapaces de unirse a la flota principal de Martin.

Martin trató de defender sus asediados buques de retaguardia y dio órdenes de que su línea se desgastara en sucesión para cortar entre la flota británica y los gravemente dañados Ça Ira y Censeur, que ahora estaban amenazados por los recién llegados HMS Illustrious y HMS Courageux.[28] En este punto, ambas flotas se vieron acosadas por un período de tiempo tranquilo que dificultó las maniobras, y el giro francés tomó por sorpresa al HMS Lowestoft, la fragata repentinamente bajo los cañones del principal buque francés Duquesne al mando del capitán Zacharie Allemand. Allemand disparó contra la fragata y el capitán Benjamin Hallowell, consciente de que no podía responder eficazmente, envió a toda su tripulación bajo cubierta para protegerlos de los disparos franceses. Lowestoft sufrió graves daños en velas y aparejos, pero se salvó de mayores pérdidas gracias a la llegada de la fragata napolitana Minerva que intercedió ante Duquesne.

Al girar, Allemand no siguió las órdenes de manera efectiva, lo que significa que, en lugar de pasar a sotavento de los buques británicos, entre el enemigo y Ça Ira y Censeur, pasó a barlovento, navegando por el otro lado de la vanguardia británica. Hotham había logrado interponer sus buques entre los destrozados buques franceses y la flota principal de Martín, y parecía que una acción general cerrada era inevitable. A las 08:00, Allemand se enfrentó al Illustrious y luego al Courageux, Duquesne se unió al ataque de Victoire y Tonnant,[25] y los buques británicos apoyados más distantemente por Agamenón y Princess Royal.[30] Durante una hora, las vanguardias francesa y británica intercambiaron intenso fuego, y Illustrious se llevó la peor parte del intercambio, saliendo de la batalla

gravemente dañado; el palo mayor se había derrumbado sobre el mástil de mesana y ambos habían caído por la borda, mientras que la tripulación del buque había sufrido 90 bajas. Courageux fue el siguiente en sufrir, perdiendo igualmente dos mástiles y con el casco destrozado por un disparo francés. La tripulación del capitán Augustus Montgomery había perdido casi 50 marineros muertos y heridos. Se informó que los buques franceses en este intercambio dispararon tiros calientes, aunque tuvieron poco efecto en la batalla. El escuadrón de furgonetas de Allemand se alejó de los buques británicos a la deriva, que no contaban con el apoyo de la flota británica en calma.

El resto de la flota francesa no había seguido a Allemand y se dio la vuelta, seguido por la furgoneta. Esto dejó a los maltrechos Ça Ira y Censeur atrapados en el otro lado de la flota británica, y Martin los abandonó a su suerte. Aislados, estos buques se rindieron a las 10:05.[30] Sin persecución británica, los disparos concertados de larga distancia finalmente cesaron a las 14:00; Hotham había decidido que abordar los graves daños sufridos por sus furgonetas y asegurar los premios era más importante que continuar la acción y alejó su flota de los buques de Martin que desaparecían rápidamente. Nelson creía que al abandonar las presas y los buques inutilizados y seguir de cerca a los franceses, Hotham podría forzar una acción que podría destruir toda la flota francesa. El capitán británico estaba tan convencido que tomó un buque hasta el buque insignia de Hotham, el HMS Britannia, para intentar persuadir al almirante. Hotham se negó y respondió que "debemos estar contentos, lo hemos hecho muy bien". Ninguna cantidad de apelaciones de Nelson o del contraalmirante Samuel Goodall sobre Princess Royal pudo impulsar a Hotham a continuar la acción, y pronto los franceses se perdieron de vista.

Secuelas

Hotham recogió sus presas, desarboló los buques y giró hacia el este para fondear en el golfo de La Spezia. Toda su línea de batalla había estado en acción y sufrido bajas, con las mayores pérdidas a bordo del Illustrious y Courageux, gravemente dañados y parcialmente desmantelados. Captain, Bedford, Egmont y HMS Windsor Castle también sufrieron daños y todos sufrieron más de 20 bajas. Las pérdidas totales británicas y napolitanas ascendieron a 74 muertos en combate y 284 heridos. Las pérdidas francesas no se contabilizaron en su totalidad después de la batalla, aunque el total acumulado de los destrozados Ça Ira y Censeur figuraba en las cuentas británicas como aproximadamente 400 bajas. [Nota A] Entre los buques franceses supervivientes no se conocen con precisión las bajas, pero se registró que Duquesne, Victoire, Tonnant y Timoléon sufrieron graves daños.

Los buques de Hotham anclaron en el golfo de La Spezia después de la acción, y el 17 de marzo fueron golpeados por un fuerte vendaval, en el que el Illustrious dañado rompió la cuerda de remolque de la fragata HMS Meleager y comenzó a derivar hacia la costa.

Los mástiles del buque se perdieron por la borda y los numerosos agujeros en el casco permitieron que el agua entrara al barco. A las 13:30 la situación del buque empeoro cuando un cañón cargado disparó accidentalmente, volando la porta y abriendo un gran agujero en el buque desde el interior. Esto hizo que Illustrious fuera inmanejable y, a las 14:00, la costa italiana era claramente visible hacia el este. Su buque se desvió peligrosamente hacia la costa, a las 14:30 el capitán Thomas Frederick entregó el control a un marinero a bordo que afirmó haber navegado por la región y conocer un fondeadero seguro. Durante cinco horas, el Illustrious luchó por evitar el desastre, pero a las 19:30 el buque encalló cerca de Avenza. Frederick intentó anclar en un esfuerzo por salvar el barco, pero fracasó debido a los daños de la batalla y los fuertes vientos y olas arrancaron el timón a las 22:30.

A la mañana siguiente, Tarleton se acercó al Illustrious, irreparablemente dañado, aunque no fue hasta el 20 de marzo que el tiempo amainó lo suficiente como para permitir que comenzara la evacuación. Tarleton, Lowestoft, HMS Romulus y dotaciones de los buques retiraron con éxito a toda la tripulación y la mayoría de las provisiones del buque sin víctimas. Una vez que se retiraron los restos del naufragio, se le prendió fuego y se abandonó.[35] La flota superviviente permaneció en La Spezia durante una semana realizando reparaciones básicas, antes de zarpar hacia San Fiorenzo el 25 de marzo. Las reparaciones duraron hasta el 18 de abril, momento en el que Hotham regresó a Livorno. Ambos premios fueron comisionados en la Royal Navy en San Fiorenzo con sus nombres originales, aunque ninguno tuvo una carrera larga; Censeur fue enviado a escoltar un convoy a Gran Bretaña a finales del verano de 1795, todavía en estado dañado, y fue atacado, aislado y recapturado por un escuadrón francés frente al cabo de San Vicente en la acción del 7 de octubre

de 1795. Ça Ira sobrevivió sólo un poco más, se incendió accidentalmente mientras estaba anclado frente a San Fiorenzo el 11 de abril de 1796 y quedó completamente destruido, aunque sólo cuatro de los 600 tripulantes murieron.

Martín se retiró a Hyères después de la batalla, y poco después se le unieron los buques averiados de la bahía de Gourjean y el buque insignia de Génova. Después de separarse durante la noche del 13 de marzo, Sans Culotte había tratado de reunirse con la flota francesa, pero fue avistado y perseguido por una escuadra española, refugiándose en el puerto neutral hasta que la ruta de regreso a Francia estuvo despejada. Martin envió los buques más dañados de regreso a Toulon para su reparación, permaneciendo anclado frente a Hyères con 11 buques de línea hasta abril, cuando él también regresó a puerto, junto con refuerzos de la Flota Atlántica francesa. Los capitanes de Sans Culottes, Mercure y Duquesne fueron reprendidos por Martin por no seguir sus órdenes, pero posteriormente un jurado los absolvió de mala conducta, que también elogió mucho a los capitanes de Ça Ira y Censeur. No volvió a navegar hasta junio y Hotham lo atrapó una vez más a principios de julio. Al retirarse hacia Hyères, la flota francesa fue perseguida por los británicos, y el buque de retaguardia Alcide fue invadido y destruido en la Batalla de las Islas Hyères.

Aunque la batalla fue una victoria británica, Nelson criticó en privado la negativa de Hotham a renovar la acción y escribió que "nunca podría haberlo considerado bien hecho". Sir William Hamilton, embajador británico en el Reino de Nápoles, compartió la opinión de Nelson y escribió: "Puedo, entre nous, percibir que mi viejo amigo Hotham no está lo suficientemente despierto para un mando como el de la flota del Rey en el Mediterráneo. " Hotham creía que sus acciones estaban justificadas por la prevención de posibles desembarcos franceses en Córcega y estaba preocupado por los acontecimientos en tierra, donde un tratado de paz entre Francia y Toscana colocaba el acceso al puerto de Livorno en peligro. Los historiadores han criticado la timidez de Hotham, William Laird Clowes escribió en 1900 que "fue una victoria insatisfactoria. Hotham tomó dos buques de línea, pero obtuvo poco crédito, ya que podría y debería haber hecho mucho más". Más de cinco décadas después de la batalla, el Almirantazgo reconoció la acción con un broche adjunto a la Medalla de Servicio General Naval, otorgada previa solicitud a todos los participantes británicos que aún vivían en 1847.

Orden de Batalla

El orden de batalla en la Batalla de Génova relata las flotas británica-napolitana y francesa que participaron en una breve campaña en el Golfo de Génova durante las Guerras Revolucionarias Francesas. La campaña contó con la batalla principal de Génova del 13 al 14 de marzo de 1795, y una batalla anterior más pequeña frente a Cap Corse el 8 de marzo. Las pérdidas fueron uniformes: aunque los británicos lograron capturar dos buques franceses en la acción principal, dos buques británicos también se perdieron en otros lugares durante la campaña. La incursión francesa en el mar de Liguria fue rechazada a un puerto seguro, lo que resultó en una restauración del bloqueo británico de Toulon y condujo a una segunda batalla más adelante ese mismo año.

La campaña comenzó el 3 de marzo cuando la Flota Francesa del Mediterráneo zarpó de la base naval de Toulon para una operación en el Mar de Liguria.[1] Durante el invierno habían estado bajo el bloqueo constante de una flota británica con base en San Fiorenzo en Córcega, que había sido capturada durante una invasión británica el año anterior. En febrero, la flota británica, bajo el mando del vicealmirante William Hotham, zarpó de San Fiorenzo a Livorno para realizar reparaciones, dejando atrás el HMS Berwick, dañado por una tormenta en enero. Cuando la noticia de la retirada de Hotham llegó a Toulon, el contraalmirante Pierre Martin zarpó con la flota francesa y capturó Berwick frente a la costa norte de Córcega. El buque averiado no pudo escapar de la persecución y se rindió en la acción del 8 de marzo de 1795 después de que el capitán fuera decapitado por un disparo francés.

Hotham descubrió los movimientos de Martin y navegó a su encuentro, encontrándose con los franceses cerca del cabo Noli el 10 de marzo. Durante varios días ambas flotas permanecieron en calma, incapaces de entrar en acción. El 13 de marzo, el viento aumentó y Hotham atacó, y Martin volvió a ser perseguido. Uno de los miembros de la retaguardia de Martin, Ça Ira, chocó con otro buque y retrocedió.[6] Ça Ira fue atacado primero por la fragata HMS Inconstant y luego por el HMS Agamemnon al mando del capitán Horatio Nelson. En otros lugares hubo combates dispersos entre otros buques británicos y franceses. Durante la noche, el buque insignia francés se separó accidentalmente de la flota, y por la mañana Hotham reanudó el ataque, abrumando a Ça Ira y al Censeur,

enviado para apoyarlo. Un contraataque francés fue rechazado, aunque el HMS Illustrious y el HMS Courageux sufrieron graves daños.

Hotham se negó a renovar la acción debido a la preocupación por sus buques dañados, para frustración de sus subordinados, particularmente Nelson. Los franceses se retiraron a la bahía de Gourjean y luego a Toulon, y los británicos al golfo de La Spezia.[11] Allí, una tormenta empujó al Illustrious dañado a tierra y el buque quedo destruido. Posteriormente, ambas flotas se reacondicionaron y se prepararon para otro enfrentamiento; A principios de julio, la flota francesa fue nuevamente atacada por los británicos, en la batalla de las islas Hyères, y el buque de retaguardia, Alcide, fue invadido y destruido.

Flota del vicealmirante William Hotham

Las carronadas tradicionalmente no se tomaban en consideración al calcular la clase de un buque, es posible que estos buques llevaran más armas de las que se indican. Los oficiales muertos en acción están marcados con un símbolo †.

- Armada Real Británica
- Armada del Reino de Nápoles

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
Escuadrón de Vanguardia								
HMS *Captain*	3ª	74		CN Capitán Samuel Reeve	3	19	22	Muy comprometido el 13 de marzo, dañado
HMS Bedford	3ª	74		CN Davidge Gould	7	18	25	Muy comprometido el 13 de marzo, muy dañado
Tancredi	3ª	74		CN Caballero Francesco Caracciolo	1	5	6	
Princess Royal	2ª	98		Vicealmirante Samuel Goodall CN John Child Purvis	3	8	11	Comprometidos el 14 de marzo
HMS Agamenón	3ª	64		CN Horacio Nelson	0	13	13	Muy comprometidos los días 13 y 14 de marzo
Minerva	5ª	32			0	4	4	Muy comprometido 13 de marzo
Pilade	5ª				0	0	0	
HMS Lowestoffe	5ª	32		CN Benjamín Hallowell	0	0	0	Muy comprometido el 14 de marzo, dañado
HMS Polleta	6ª	26		CN Ralph Willett Miller	0	0	0	
HMS Tarleton	Bergantín			Charles Brisbane	0	0	0	
Escuadrón Central								

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
HMS *Illustrious*	3ª	74		CN Thomas Frederick	20	70	90	Muy comprometido el 14 de marzo, muy dañado. Se perdieron los palos mayor y mesana. Naufragó en la costa italiana el 17 de marzo
HMS *Courageux*	3ª	74		CN August Montgomery	15	33	48	Muy comprometido el 14 de marzo, muy dañado. Se perdieron los palos mayor y mesana
HMS *Britannia*	1ª	100		VA William Hotham CN John Holloway	1	18	19	
HMS *Egmont*	3ª	74		Captain John Sutton	7	21	28	Muy comprometido el 13 marzo. Dañado
HMS *Windsor Castle*	5ª	98		CA Robert Linzee CN John Gore				
HMS *Inconstant*	5ª	36		CN Thomas Fremantle	3	14	17	Muy comprometido el 13 marzo. Dañado
HMS *Meleager*	5ª	32		CN George Cockburn	0	0	0	
Escuadrón de Retaguardia								
HMS *Diadem*	3ª	64		CN Charles Tyler	3	7	10	
HMS *St George*	2ª	98		VA Sir Hyde Parker CN Thomas Foley	4	13	17	
HMS *Terrible*	3ª	74		CN George Campbell	0	6	6	
HMS *Fortitude*	3ª	74		CN William Young	1	4	5	
HMS *Romulus*	5ª	36		CN George Hope	0	0	0	
HMS *Moselle*	Bergantín	18		CF Charles Dudley Pater	0	0	0	
Fox	Cutter	14		Teniente John Gibson	0	0	0	
Bajas: 74 muertos, 254 heridos								
HMS *Berwick*	3a	74		CN Adam Littlejohn †	1	4	5	Derrotado y capturado en acción del 8 marzo 1795, mientras

Buque	Clase	Ca-ño-nes	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muer-tos	He-ri-dos	To-tal	
								navegaba independiente frente al Cabo Corse

Flota de Martin

La cantidad de cañones se refiere a la dotación oficial, que tradicionalmente se tiene en cuenta al calcular la clase de un buque, y que estos buques pueden haber llevado más cañones de los que se indican, aunque no se llevaban obuses en los buques franceses en esta batalla, Los oficiales muertos en acción están marcados con un símbolo †.

Buque	Clase	Ca-ño-nes	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muer-tos	He-ri-dos	To-tal	
Flota del contraalmirante Martin								
Sans Culotte	1ª	120		CA Pierre Martin CN Lapalisse Repre-sentante Le-tourneur	¿?	¿?	¿?	Comprometidos el 13 de marzo. Martin y Letourneur se trasladaron a la fragata Friponne por la tarde. Posteriormente, el buque se separó de la flota y ancló en Génova.
Duquesne	3ª	74		CN Zacharie Allemand	¿?	¿?	¿?	Muy comprometido el 14 de marzo. Dañado.
Victoire	3ª	80		CN Daniel Savary	¿?	¿?	¿?	Muy comprometido el 13 de marzo. Dañado.
Tonnant	3ª	80		CN Julien Cosmao-Ker-julien	¿?	¿?	¿?	Muy comprometido el 14 de marzo. Dañado.
Ça Ira	3ª	80		CN Louis-Marie Coudé	¿400?	¿?	¿?	Muy comprometidos los días 13 y 14 de marzo. Gravemente dañado y capturado. Más tarde se convirtió en HMS Ca Ira.
Mercure	3ª	74		CN Catteford	¿?	¿?	¿?	Dañado por la tormenta del 12 de marzo y separado de la flota. No participó en la batalla.
Censeur	3ª	74		CN Pierre Benoît	¿350?	¿?	¿?	Muy comprometido el 14 de marzo. Gravemente dañado y capturado. Más tarde se convirtió en HMS Censeur.
Alcide	3ª	74		CN Leblond Saint-Hylaire	¿?	¿?	¿?	
Barra	3ª	74		CN André Maureau	¿?	¿?	¿?	En combate el 13 marzo
Conqué-rant	3ª	74		CN Lemancq	¿?	¿?	¿?	
Généreux	3ª	74		CN Louis	¿?	¿?	¿?	

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
Guerrier	3ª	74		CN Louis Infernet	¿?	¿?	¿?	
Heureux	3ª	74		CN Charles Lacaille	¿?	¿?	¿?	
Peuple Souverain	3ª	74		CN Charbonnier	¿?	¿?	¿?	
Timoléon	3ª	74		CN Joseph Khrom	¿?	¿?	¿?	
Vestale	Fragata	36		Teniente Foucaud	¿?	¿?	¿?	En combate el 13 marzo
Minerve	Fragata	40		Teniente Delorme	¿?	¿?	¿?	
Alceste	Fragata	32			¿?	¿?	¿?	Muy involucrado en acción con Berwick el 8 de marzo. Muy dañado y retirado de la flota.
Artémise	Fragata	32		Teniente Decasse	¿?	¿?	¿?	
Courageuse	Fragata				¿?	¿?	¿?	
Friponne	Fragata			CN Louis-Léonce Trullet CA Pierre Martin (después 13 marzo)	¿?	¿?	¿?	
Alerte	Bergantín	10			¿?	¿?	¿?	
Hazard	Bergantín	18		Teniente Amand Leduc	¿?	¿?	¿?	
Scout	Bergantín	18		ST Charabot	¿?	¿?	¿?	
HMS *Moselle*	Bergantín	18		CF Charles Dudley Pater	¿?	¿?	¿?	Muy involucrado en acción con Berwick el 8 de marzo. Muy dañado y retirado de la flota.
Bajas totales: 450-700								

Notas:Las bajas francesas en la batalla son inciertas. William James registra una cifra de 400 muertos y heridos sólo en Ça Ira y Censeur, y señala que más pérdidas en los buques franceses eran inevitables pero incognoscibles. Sus cifras cuentan con el apoyo de William Laird Clowes. En su biografía de Nelson, Geoffrey Bennett registra un total de 750 bajas en los buques capturados, una cifra presumiblemente extraída de la estimación de Ernle Bradford de 400 en Ça Ira y 350 en

Censeur. El libro de Digby Smith sobre estadísticas napoleónicas, aparentemente basándose en James y Clowes, enumera cifras mucho más altas: 600 muertos y 1.000 heridos. Esto puede provenir de las historias francesas; Onésime-Joachim Troude informa que 600 marineros franceses murieron en la batalla.

1975, 13 JULIO: BATALLA DE LAS ISLAS HYÈRES [131]

En el largo período de guerra casi continua entre Gran Bretaña y Francia que sucedió a la Revolución Francesa y duró hasta 1815, hay ejemplos sobrados de combates navales de cierta intensidad. La armada francesa, heredera de la armada real borbónica, disponía de buenos comandantes y buques excelentes, pese a que las oscilaciones políticas y la defenestración de mandos de origen nobiliario dejaron a marine Révolutionnaire con un acusado déficit de altos mandos, si bien gracias al instaurado método del ascenso de los más dotados, marinos de mucho renombre, pero sin apellido compuesto pudieron alcanzar mandos que en el nepotismo impuesto anteriormente ni podrían soñar.

Ejemplo de este largo periodo de acoso en todos los mares es el episodio que nos ocupa hoy. La flota francesa del mediterráneo, basada en el puerto de Tolón, ya había sufrido un varapalo de cierta intensidad en la batalla de Génova, librada en el mes de marzo. **El contralmirante francés Pierre Martin había perdido en aquella ocasión dos navíos de línea frente a la flota anglo-napolitana**, y se había retirado al fondeadero de las islas Hyéres, mandando a Tolón otros buques que habían resultado dañados con lo que sus fuerzas se reducían a 11 navíos de línea frente a la veintena larga de la flota que le acosaba. Sin embargo, pronto recibiría refuerzos al arribar seis navíos de 74 cañones desde Brest. Sin embargo, en Abril parte de la flota francesa vivió un motín, y tras ser sofocado, **se instó a la flota a "salir a lavar su vergüenza con la sangre de los enemigos de la República". No es que fuese un condicionante estratégico brillante, pero lo cierto es que a principios de julio la flota se hizo a la mar.**

Los 17 navíos de línea no tardaron en topar con el *Agamemnon*, de 64 cañones, mandado por el entonces comodoro Horatio Nelson, que se dio a la vela mientras se retiraba hacia su propia escuadra con los franceses en persecución. **Fue entonces cuando los franceses encontraron a la flota británica en pleno anclada en la bahía de Fiorenzo, con 22 navíos de línea, entre ellos seis de tres puentes**. Un bocado demasiado gordo para la escuadra de Pierre Martin, a la que ahora le tocó el papel de perseguida.

En un principio se consiguió despistar a los ingleses, pero el día 12 de julio dos corbetas inglesas localizaron a la escuadra y comunicaron su posición a su flota, que hizo contacto a la mañana siguiente. La escuadra francesa se vio entonces afectada por una calma chicha, y su retaguardia fue pronto alcanzada por los primeros navíos ingleses. **El navío de línea *Alcide*, último de la escuadra, se vio pronto acosado por el *Victory*, el *Culloden* y el *Cumberland*. Pese a los esfuerzos de sus compañeros por rescatarlo, el buque francés arrió sus colores y poco después explotó, causando la muerte de unos 300 de sus tripulantes.**

La batalla se fue apagando con los franceses retirándose hacia la seguridad de Tolón. eran las últimas horas del **13 de julio de 1795.** En este combate nos encontramos con muchos de los protagonistas en mayúsculas de la guerra naval napoleónica, como Nelson, el que sería su tumba

[131] http://efemeridesnavales.blogspot.com/2010/07/13-de-julio-de-1795-batalla-de-las.html

en trafalgar, el *Victory*, el que sería su enemigo en tal batalla, Pierre Charles de Villeneuve, que mandaba la fragata *Friponne*, o dos de sus entonces comandantes de división, Pierre Dumanoir, al mando del navío *Berwick*, y el entonces capitán de navío Julien Cosmao-Kerjulien, que mandaba el *Tonnant*. Todos ellos se verían las caras con cierta frecuencia en los siguientes años.

BATALLA DE LAS ISLAS HYÈRES[132]

La Batalla de las Islas Hyères fue un enfrentamiento naval librado entre una flota combinada británica y napolitana y la Flota francesa del Mediterráneo el 13 de julio de 1795 durante las Guerras Revolucionarias Francesas. Desde el comienzo de la guerra en 1793, la flota francesa había sufrido una serie de derrotas dañinas y estaba restringida a operaciones limitadas frente a la costa mediterránea francesa frente a un decidido bloqueo aliado. La flota francesa, comandada por Pierre Martin, había intentado poner a prueba el bloqueo durante 1795, y en marzo había sido capturada por los británicos, al mando de William Hotham, en el golfo de Génova. En la siguiente batalla de Génova, dos buques franceses fueron capturados antes de que Martin pudiera retirarse a un fondeadero seguro.

Fecha	13 Julio 1795
lugar	Frente a islas d'Hyeres, Mar Mediterráneo
Resultado	Victoria Anglo Napolitana
Beligerantes	
Gran Bretaña Nápoles	Francia
Comandantes	
William Hotham Horatio Nelson	Pierre Martin
Fuerzas	
23 Navío 2 Fragata 1 Corbeta 3 Bergantín 1 cutter	19 Navío 7 Fragata 1 Corbeta 4 Bergantín
Bajas	
11 Muertos 28 heridos	300 Muertos y heridos 1 navío destruido

Durante la primavera, Martin y Hotham recibieron refuerzos de sus respectivas flotas atlánticas; el almirante británico zarpó de Menorca mientras Martin se vio obligado a sofocar un motín entre sus marineros.

En junio, Hotham había regresado al mar de Liguria, anclado en la bahía de San Fiorenzo, cuando la flota francesa zarpó una vez más. A principios de julio, la flota de Martin fue descubierta frente a Cap Corse por un escuadrón volador británico al mando del capitán Horatio Nelson y, con cierto retraso, Hotham partió en su persecución. Martin se retiró hacia el fondeadero seguro de las Îles d'Hyeres, pero el 13 de julio sus buques rezagados fueron capturados por la vanguardia británica. En una breve batalla, los británicos aislaron el buque Alcide de la retaguardia y lo obligaron a rendirse.

Alcide se incendió durante la acción y explotó poco después provocando grandes pérdidas de vidas. Hotham estaba en condiciones de atacar a la flota francesa superviviente, pero se negó, para frustración de sus oficiales y críticas de historiadores posteriores. Los británicos mantuvieron su bloqueo y Martin no volvió a impugnarlo durante el resto del año. Esta fue la última acción de la flota en el Mediterráneo antes de que la flota británica se viera obligada a retirarse a finales de 1796; el siguiente enfrentamiento importante en la región fue la Batalla del Nilo en 1798.

[132] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Hy%C3%A8res_Islands

Antecedentes

Al principio de las Guerras Revolucionarias Francesas, la Flota Británica del Mediterráneo se apoderó de toda la Flota francesa del Mediterráneo al comienzo del Asedio de Toulon en agosto de 1793.[1] Poco antes de que las fuerzas francesas recuperaran la ciudad en diciembre, grupos de abordaje intentaron quemar la flota francesa, pero debido a los fracasos de las fuerzas españolas sólo la mitad de los buques franceses fueron destruidos. En 1794, mientras los franceses reparaban sus barcos, los británicos invadieron y capturaron la isla de Córcega, utilizando posteriormente la bahía de San Fiorenzo como fondeadero desde el cual podían bloquear Toulon.

Aunque la flota francesa, bajo el mando del contraalmirante Pierre Martin, realizó una breve salida desde el puerto en junio de 1794, no fue hasta marzo de 1795 que tuvo la fuerza necesaria para un crucero a gran escala. Navegando desde Toulon el 3 de marzo, la flota encontró y capturó el buque británico HMS Berwick frente a Cap Corse, pero luego fue perseguida por una flota conjunta británico-napolitana en el Golfo de Génova. Al retirarse hacia Toulon, los franceses no pudieron evadir la flota británica, bajo el mando del vicealmirante William Hotham, y el 13 de marzo, en la batalla de Génova, el buque de retaguardia quedó aislado y gravemente dañado. Al día siguiente, este barco, el Ça Ira, y su compañero Censeur, se vieron obligados a rendirse mientras Martin y el resto de sus buques escapaban hacia el oeste.

Hotham navegó hasta un fondeadero frente a La Spezia, donde un buque naufragó, antes de regresar a San Fiorenzo para repararlo. En abril llevó la flota a Livorno, donde se enteró de su ascenso a Almirante del Azul, y luego navegó en un crucero prolongado hasta el cabo Mola frente a Mahón en Menorca. Allí se reunió el 14 de junio con un gran refuerzo enviado desde Gran Bretaña, compuesto por nueve buques de línea al mando del contralmirante Robert Mann. A Hotham le preocupaba que, en su ausencia, la flota francesa pudiera haber zarpado una vez más, y envió un pequeño escuadrón de fragatas al mando del capitán George Henry Towry de regreso al mar de Liguria para buscar a Martin. En cambio, este escuadrón se encontró con un escuadrón de fragatas francesas en la misma misión y en la acción subsiguiente del 24 de junio de 1795 la fragata francesa Minerve fue capturada.

Los franceses no habían podido navegar durante la mayor parte de la primavera; Inicialmente, Martin estaba preocupado por reunir sus buques y realizar reparaciones en su fondeadero en las Islas de Hyères frente a la costa francesa. Envió sus buques más dañados de regreso a Toulon, y allí se les unió el 4 de abril un refuerzo de seis buques de línea al mando del Contraalmirante Jean François Renaudin, enviado desde Brest el 22 de febrero. Martín se unió a esta fuerza poco después, pero en mayo su flota fue golpeada por un motín importante. Los marineros de la flota de Martin, aunque no pertenecían al escuadrón recién llegado de Renaudin, se negaron a seguir prestando servicios, y fueron sólo los esfuerzos del Representante en Mission Joseph Niou los que persuadieron a los marineros rebeldes a volver al servicio, haciéndoles Niou prometer "lavarse la ropa". crimen en la sangre de los enemigos de la república [francesa].

Persecución

A instancias de Niou, Martin llevó su flota al mar una vez más el 7 de junio, con su fuerza compuesta por 17 buques de línea y seis fragatas. Hotham permaneció frente a Menorca hasta el 24 de junio, antes de navegar por la costa oriental de Córcega y Cerdeña, llegando a San Fiorenzo el 29 de junio. En el camino, mensajes enviados por Towry en el cúter Fox llegaron a Hotham, advirtiendo que los prisioneros tomados de Minerve informaron que Martin estaba en el mar. Hotham

decidió que los franceses estaban realizando un ejercicio de navegación en lugar de una operación ofensiva y decidió no intervenir y ordenó a sus buques que se reacondicionaran y reabastecieran. No envió fragatas de guardia ni envió exploradores en busca de las fuerzas de Martín.[13] El 4 de julio, Hotham separó un pequeño escuadrón liderado por el capitán Horatio Nelson en el HMS Agamemnon, con la fragata HMS Meleager y los buques más pequeños HMS Ariadne, HMS Moselle y HMS Mutine. Las órdenes de Nelson eran establecer contacto con el general austriaco Joseph Nikolaus De Vins para operaciones contra posiciones del ejército francés de Italia en el noroeste de Italia, así como patrullar frente a Génova y luego pasar a lo largo de la costa francesa hacia el oeste.

A las 16:00 horas del 7 de julio frente al cabo del Melle, la fuerza de Nelson descubrió la flota francesa. Martin había visitado Génova, donde Fernando III, el Gran Duque de Toscana, había firmado recientemente términos de paz con Francia, y luego envió a Mercure y Guerrier de regreso a Toulon. Al avistar a Nelson, Martin reconoció el pequeño tamaño de la fuerza británica y dirigió su flota en su persecución, Nelson se retiró hacia San Fiorenzo con Moselle detrás del resto del escuadrón. A las 07:20 de la mañana siguiente, Agamenón comenzó a disparar cañones de señales con la esperanza de alertar a Hotham de la presencia de los franceses, y a las 09:30 los principales buques franceses vieron a la flota británica anclada. Aunque los británicos no estaban preparados y eran vulnerables al ataque, Martin inmediatamente ordenó a su flota girar hacia el oeste, hacia Toulon. Los vientos soplaban del oeste y tanto Martin como Hotham se vieron obstaculizados. La flota británica no estaba preparada y no fue hasta las 21:00 que Hotham pudo sacar de la bahía a 23 buques de línea, incluido el Agamenón y dos buques napolitanos aliados, en persecución de los franceses, que había aprovechó el retraso para escapar hacia el norte

Durante cuatro días, Hotham buscó a los franceses contra el viento que venía del suroeste. A última hora del 12 de julio, aproximadamente a 24 millas náuticas (44 km) al este de Île du Levant, la pequeña fragata HMS Cyclops se enteró por los buques que pasaban de que los franceses habían pasado recientemente hacia el sur. Hotham dio la señal de "prepararse para la batalla" y condujo su flota hacia el suroeste con la expectativa de encontrarse con los franceses. Durante la noche, un vendaval del noroeste causó daños a las velas de varios barcos, pero al amanecer del 13 de julio se vio a los franceses a sólo 5 millas náuticas (9,3 km) a sotavento, muy dispersos.

A las 03:45, Hotham dio órdenes de formar sus buques y navegó a babor en un esfuerzo por aislar a los franceses de tierra. Martin aprovechó el tiempo para organizar su flota y a las 08:00 los franceses navegaban en línea de batalla de regreso a las Îles d'Hyeres.

Batalla

Reconociendo que los franceses ahora podrían escapar, Hotham dio órdenes de una persecución general, permitiendo a sus buques más rápidos la oportunidad de alcanzar a los franceses lo mejor que pudieran. Al mediodía, los franceses estaban 0,75 millas náuticas (1,39 km) por delante de los británicos hacia el noreste, con la flota de Hotham dispersada en 8 millas náuticas (15 km) de mar. A las 12:30, un cambio de viento del suroeste al norte hizo que los franceses giraran de modo que los costados de los últimos tres buques franceses pudieran apuntar a los británicos que se acercaban. Los principales buques británicos, el HMS Culloden, el HMS Cumberland y el HMS Victory, fueron atacados

El cambio de viento favoreció a los británicos, permitiéndoles ganar rápidamente a los franceses. Los buques británicos pronto pudieron devolver el fuego, apuntando al buque francés más lento, el Alcide. Aunque Culloden se vio obligado a retroceder después de perder un mastelero, Alcide pronto sufrió graves daños y quedó aislado. A las 14:00, en peligro de ser abrumado, el capitán Leblond Saint-Hylaire izó sus banderas y entregó su buque a Cumberland. El capitán Bartholomew Rowley no reconoció la rendición y pasó a atacar al siguiente buque francés en la fila, y las fragatas francesas Alceste y Justice intentaron pasar una cuerda de remolque a Alcide y alejarlo de la flota británica.] El buque que transportaba la cuerda fue hundido por el fuego del Victory y las fragatas se desviaron bajo un intenso fuego. Un intento de Aquilon de llegar a Alcide fue abandonado cuando quedó claro que el buque rendido estaba en llamas.

A las 14:42, más buques británicos, incluidos el Agamemnon, el HMS Blenheim, el HMS CN y el HMS Defence, estaban ahora a larga distancia e intercambiaban fuego con los buques franceses de retaguardia Généreux, Berwick, Tyrannicide y Aquilon, con los que Cumberland estaba ahora fuertemente comprometido. De repente, Hotham emitió señales de bandera instruyendo a sus capitanes a suspender la acción y regresar al buque insignia HMS Britannia. Hotham estaba en este

punto a 8 millas náuticas (15 km) de la acción y no podía ver que sus buques estaban listos para atacar a la principal flota francesa, preocupado de que sus buques dispersos fueran vulnerables al fuego de la flota francesa y las baterías costeras. El almirante Mann en Victory tuvo que repetir la orden dos veces antes de que Rowley reconociera y se retirara del combate. En este punto, los buques de batalla estaban aproximadamente a 12 millas náuticas (22 km) al sureste del cabo Roux, hacia el cual los franceses, habiendo obtenido el pronóstico del tiempo gracias a un cambio en el viento hacia el este, navegaban ahora.

El fuego se había apoderado del Alcide rendido en la cofa de proa, probablemente debido a la detonación de una granada. A las 14:15 se había extendido fuera de control, barriendo el buque de un extremo a otro. La tripulación se arrojó al mar para escapar de las llamas y aproximadamente 300 fueron recogidos por buques de los buques británicos que pasaban, pero se cree que al menos 300 murieron cuando los cargadores del buque detonaron a las 15:45. El capitán Leblond Saint-Hylaire se encontraba entre los muertos.

Secuelas

Aparte de la gran pérdida de vidas en Alcide, no se informan pérdidas francesas, aunque pocos otros buques franceses se enfrentaron intensamente. Las pérdidas británicas fueron leves, con 11 muertos y 28 heridos en cinco barcos. Cumberland, la flota británica más comprometida, no sufrió ninguna baja. Victory, Cumberland y Culloden habían sufrido daños en las velas y aparejos, pero ninguno de gravedad.

Martin condujo a sus buques supervivientes a la bahía de Fréjus y ancló allí a las 19:00. Posteriormente, la flota francesa pudo regresar a Toulon a lo largo de la costa sin interferencia de Hotham, y permaneció en el puerto hasta el 14 de septiembre, cuando llegaron órdenes de la Convención Nacional que ordenaban a Martin que enviara seis buques de línea y tres fragatas de regreso a la flota del Atlántico en Brest para compensar las pérdidas sufridas en la batalla de Groix en junio. Esta fuerza estaba comandada por el Contraalmirante Joseph de Richery y el 7 de octubre encontró y atacó un convoy británico escoltado frente al Cabo de San Vicente, capturando un buque de línea y 30 buques mercantes.

Hotham regresó a San Fiorenzo y luego a Livorno. En agosto navegó brevemente frente a Toulon antes de retirarse una vez más, aunque Nelson fue destacado con un escuadrón para operar contra los movimientos del ejército francés en la costa mediterránea, atacando posiciones costeras cerca de Alassio. En septiembre, Hotham envió un destacamento en busca de Richery, pero esta fuerza llegó demasiado tarde para evitar la destrucción del convoy en octubre. Más tarde ese mismo año, otro escuadrón francés fue enviado en misión a Esmirna, escapó de Tolón al mando del capitán Honoré Ganteaume y causó graves daños a la marina mercante británica en el Mediterráneo oriental. Hotham se retiró de su puesto en Livorno el 1 de noviembre y pasó el mando de la Flota del Mediterráneo al almirante Sir John Jervis. Martin no volvió a dirigir una flota al mar durante la campaña del Mediterráneo, pero a finales de 1796 las victorias francesas en tierra en Italia eliminaron a los aliados británicos de la guerra, lo que hizo poco práctico el mantenimiento de una flota frente a Toulon. La Flota del Mediterráneo se vio obligada a retirarse al Tajo, cediendo el teatro del Mediterráneo a Francia.

Hotham fue fuertemente criticado en ese momento por su conducta durante la batalla, una serie de retrasos y vacilaciones que permitieron a los franceses escapar cuando fácilmente podrían haber sido destruidos. Se dice que su segundo al mando, Samuel Goodall, pateó su sombrero por la cubierta con furia ante la orden de Hotham de retirarse. Nelson escribió sobre la decisión de retirarse que "Por la mañana teníamos todas las perspectivas de tomar todos los buques de la flota; y al mediodía era casi seguro que tendríamos los seis buques cercanos". También criticó a Martin y escribió: "Estoy seguro de que el almirante francés no es un hombre sabio ni un oficial: no estaba seguro de si luchar o huir". no lograr que Martin actuara antes y con más energía; C. S. Forester escribió en referencia a las batallas navales de 1795 que "Una vez más una flota francesa había escapado por falta de energía y diligencia por parte de un almirante británico". El historiador Noel Mostert describe la indecisión de Hotham como " un fracaso desastroso" y vincula la oportunidad perdida de infligir una gran derrota a los franceses directamente con la retirada británica del Mediterráneo al año siguiente.[34] Ninguna fuerza naval británica importante regresó al Mediterráneo hasta la campaña mediterránea de 1798.

Orden de batalla de la batalla de las islas Hyères

El orden de batalla en la Batalla de las Islas Hyères relata las flotas de la Armada Real Británica y la Armada Francesa que participaron en una campaña frente a las Islas de Hyères durante las Guerras Revolucionarias Francesas. La Batalla de las Islas Hyères fue un enfrentamiento por el control del Mar de Liguria, las aguas frente a las costas del sur de Francia y el noroeste de Italia, donde las fuerzas británicas y francesas se habían enfrentado desde el estallido de las Guerras Revolucionarias Francesas en 1793. La batalla fue una Contienda desigual, los franceses, liderados por el vicealmirante Pierre Martin, no estaban dispuestos a enfrentarse a la flota británica más grande al mando del almirante William Hotham, pero perdieron un buque de línea ante el fuego británico cuando intentaban escapar.

Los británicos habían dominado el Mediterráneo desde la destrucción de la mitad de la flota mediterránea francesa al concluir el asedio de Toulon en diciembre de 1793. Mientras los franceses se esforzaban por reparar y reconstruir su flota destrozada, los británicos se dedicaron a asegurar la isla de Córcega mediante una invasión en 1794.[2] La única operación naval francesa del año, un crucero de Martin en junio se vio obligada a refugiarse en el fondeadero de la bahía de Gourjean para evitar la destrucción. En marzo de 1795, los franceses tenían suficientes buques en servicio para hacerse a la mar una vez más, navegando en el Golfo de Génova y capturando el dañado HMS Berwick en la acción del 8 de marzo de 1795. Unos días más tarde, la flota de Hotham capturó a los franceses y Martín perdió dos buques en la siguiente batalla de Génova. Durante la primavera, ambas flotas obtuvieron refuerzos del Atlántico y en junio Martin zarpó una vez más.

Inicialmente, Hotham no estaba preocupado por los movimientos franceses, pero el 7 de julio un escuadrón al mando del capitán Horatio Nelson fue perseguido por los franceses y Nelson condujo a Martin directamente al fondeadero de Hotham en San Fiorenzo. Hotham retrasó la salida, pero finalmente lo persiguió, persiguiendo a la flota más pequeña de Martín a través del mar de Liguria. El 13 de julio frente a las Islas de Hyères, los principales buques británicos capturaron a los buques franceses que los seguían y se produjo una breve batalla durante la cual el buque francés de línea Alcide fue aislado, capturado y posteriormente destruido por el fuego. Martin se retiró a Fréjus mientras Hotham, su buque insignia a 8 millas náuticas (15 km) de la acción, ordenó a sus buques retirarse. Esta decisión fue criticada por sus oficiales en ese momento y por historiadores posteriores y su fracaso en infligir una derrota decisiva a los franceses en este enfrentamiento a menudo se cita como crucial en la evacuación forzada del Mediterráneo por todas las fuerzas británicas en los siguientes días. año.[11]

Flota De Hotham

- Tenga en cuenta que como las carronadas tradicionalmente no se tomaban en consideración al calcular la tarifa de un barco,[12] es posible que estos buques llevaran más armas de las que se indican a continuación.
- • Armada Real Británica
- • Armada del Reino de Nápoles

La flota del almirante William Hotham

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
HMS *Britannia*	1ª	100		Almirante William Hotham CN John Holloway	0	0	0	No comprometido
HMS *Victory*	1ª	100		CA Robert Mann CN John Knight	5	15	20	Muy dañado en mástiles y velas
HMS *Princess Royal*	2ª	98		VA Samuel Goodall	0	0	0	No comprometido

Buque	Clase	Ca-ño-nes	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muer-tos	Heri-dos	To-tal	
				CN John Child Purvis				
HMS *St George*	2ª	98		VA Sir Hyde Parker CN Thomas Fo-ley	0	0	0	No comprometido
HMS *Wind-sor Castle*	2ª	98		CA Robert Linzee CN John Gore	0	0	0	No comprometido
HMS *Blen-heim*	2ª	98		CN John Bazely	2	2	4	Poco comprometido
HMS *Gibral-tar*	3ª	80		CN John Paken-ham	0	0	0	No comprometido
HMS *Captain*	3ª	74		CN Samuel Reeve	1	0	1	Poco comprometido
HMS *Forti-tude*	3ª	74		CN William Young	0	0	0	No comprometido
HMS *Bom-bay Castle*	3ª	74		CN Charles Chamberlayne	0	0	0	No comprometido
HMS *Saturn*	3ª	74		CN James Dou-glas	0	0	0	No comprometido
HMS *Cum-berland*	3ª	74		CN Bartho-lomew Rowley	0	0	0	Muy dañado en más-tiles y velas
HMS *Terrible*	3ª	74		CN George Campbell	0	0	0	No comprometido
HMS *De-fence*	3ª	74		CN Thomas Wells	1	6	7	Poco comprometido
HMS *Egmont*	3ª	74		CN John Sutton	0	0	0	No comprometido
HMS *Cullo-den*	3ª	74		CN Thomas Troubridge	2	5	7	Muy comprometido. Daños en aparejos y velas.
HMS *Bedford*	3ª	74		CN Davidge Gould	0	0	0	No comprometido
HMS *Coura-geux*	3ª	74		CN Benjamin Hallowell	0	0	0	No comprometido
HMS *Auda-cious*	3ª	74		CN William Shield	0	0	0	No comprometido
Guiscardo	3ª	74			0	0	0	No comprometido
Samnito	3ª	74			0	0	0	No comprometido
HMS *Aga-memnon*	3ª	64		CN Horatio Nel-son	0	0	0	Levemente compro-metido

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
HMS *Diadem*	3ª	64		CN Charles Tyler	0	0	0	No comprometido
HMS *Meleager*	5ª	32		CN George Cockburn	0	0	0	No comprometido
HMS *Cyclops*	5ª	28		CN William Hotham	0	0	0	No comprometido
HMS *Ariadne*	6a	24		CN Robert Plampin	0	0	0	No comprometido
HMS *Comet*	Bergantín	14			0	0	0	No comprometido
HMS *Eclair*	Bergantín	20			0	0	0	No comprometido
HMS *Fleche*	Bergantín	14		CF Thomas Boys	0	0	0	No comprometido
HMS *Resolution*	Cutter	14		Teniente Edward H. Columbine	0	0	0	No comprometido
Total, bajas: 11 muertos, 27 heridos								

Flota del VA Martin

La cantidad de cañones se refiere a la dotación oficial, que tradicionalmente se tiene en cuenta al calcular la tarifa de un barco, y que estos buques pueden haber llevado más cañones de los que se indican a continuación, aunque no se llevaban obuses en los buques franceses en esta batalla.

Los oficiales muertos en acción están marcados con un símbolo †.

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
Sans Culotte	1ª	120		VA Pierre Martin CN Lapalisse Representante Joseph Niou	Ninguno			No comprometido
Tonnant	3ª	80		CA Jean-Louis Delmotte CN Julien Cosmao-Kerjulien	Ninguno			No comprometido
Victoire	3ª	80		CN Daniel Savary	Ninguno			No comprometido

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
Généreux	3ª	74		CN Louis	Unknown			Muy comprometido
Heureux	3ª	74		CN Charles Lacaille	Ninguno			No comprometido
Barra	3ª	74		CN André Maureau	Ninguno			No comprometido
Guerrier	3ª	74		CN Louis Infernet	Ninguno			Devuelto a Toulon antes de la acción.
Mercure	3ª	74		CN Catteford	Ninguno			Devuelto a Toulon antes de la acción.
Alcide *	3ª	74		CN Leblond Saint-Hylaire †	c. 300 Muertos			Muy comprometidos, gravemente dañados y capturados. Se incendió después de la acción con grandes pérdidas de vidas.
Timoléon	3ª	74		CN Charbonnier	Ninguno			No comprometido
Duquesne	3ª	74		CN Zacharie Allemand	Ninguno			No comprometido
Peuple Souverain	3ª	74		CN Lindet-Lalonde	Ninguno			No comprometido
Berwick	3ª	74		CN Dumanoir le Pelley	Desconocido			Muy comprometido.
Jemmapes	3ª	74		CA Jean François Renaudin CN Laffon	Ninguno			No comprometido
Tyrannicide	3ª	74		CN Alain Joseph Dordelin	Desconocido			Muy comprometido.
Jupiter	3ª	74		CN Joseph de Richery	Ninguno			No comprometido
Révolution	3ª	74		CN Fay	Ninguno			No comprometido
Aquilon	3ª	74		CN Laterre	Desconocido			Muy comprometido.
Républicain	3ª	74		CN Honoré Ganteaume	Ninguno			No comprometido
Junon	Fragata	32		Teniente Amand Leduc	Ninguno			No comprometido

Buque	Clase	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
					Muertos	Heridos	Total	
Friponne	Fragata	36		Teniente Villeneuve	Ninguno			No comprometido
Alceste	Fragata	32		Teniente Jean Joseph Hubert	Ninguno			No comprometido
Sérieuse	Fragata	32		Teniente Saunier	Ninguno			No comprometido
Justice	Fragata	40		CN Jacques Dalbarade	Ninguno			No comprometido
Embuscade	Fragata	40		Teniente Maxime Émeriau	Ninguno			No comprometido
Félicité	Fragata	32		Teniente Lecour	Ninguno			No comprometido
Brune	Corbeta	20		ST Louis Gabriel Deniéport	Ninguno			No comprometido
Badine	Bergantín	20		Teniente Testu	Ninguno			No comprometido
Alerte	Bergantín	10		Le Mèle	Ninguno			No comprometido
Hazard	Bergantín	18		Dumay	Ninguno			No comprometido
Scout	Bergantín	18		Dumeny	Ninguno			No comprometido

1795, 23 JULIO. BATALLA DE ILE DE GROIX[133]

La Batalla de Groix fue un gran enfrentamiento naval que tuvo lugar cerca de la isla de Groix frente a la costa de Vizcaya en Bretaña el 23 de junio de 1795 durante las Guerras Revolucionarias Francesas. La batalla se libró entre elementos de la Flota del Canal británica y la Flota Atlántica francesa, que navegaban por la región en misiones separadas. La flota británica, comandada por el almirante Lord Bridport, estaba cubriendo un convoy de invasión que transportaba un ejército realista francés para invadir Quiberon, mientras que los franceses al mando del vicealmirante Villaret de Joyeuse habían zarpado una semana antes para rescatar un convoy francés del ataque de un escuadrón británico. . La flota francesa había expulsado al escuadrón británico en una batalla el 17 de junio conocida como la Retirada de Cornwallis, y estaban intentando regresar a su base en Brest cuando la fuerza de Bridport de 14 buques de línea apareció el 22 de junio.

Villaret, creyendo que la flota británica más fuerte destruiría sus propios 12 buques de línea, ordenó a su fuerza retirarse al fondeadero costero frente a Groix, con la esperanza de refugiarse en aguas costeras protegidas. Varios de sus buques eran demasiado lentos y se quedaron atrás, de modo que temprano en la mañana del 23 de junio los buques de retaguardia de su flota fueron capturados por la vanguardia británica, revisados uno por uno y llevados a la batalla. Aunque Villaret

[133] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Groix

libró una decidida acción de retaguardia, tres buques franceses fueron capturados, todos con muchas bajas, y el resto de la flota francesa quedó dispersa a lo largo de kilómetros de costa. En esta posición eran muy vulnerables a un continuo ataque británico, pero después de sólo unas pocas horas de enfrentamiento, preocupado de que sus buques naufragaran en la costa rocosa, Bridport canceló la acción y permitió a Villaret reagruparse cerca de la costa y retirarse a Lorient.

Aunque la batalla fue una victoria británica, hubo críticas por la rápida retirada de Bridport. Posteriormente, los historiadores británicos consideraron que se había perdido una oportunidad única de destruir la flota atlántica francesa. La invasión de Quiberon terminó en desastre un mes después, aunque Bridport permaneció en el mar en la región hasta septiembre. La flota francesa, por el contrario, quedó atrapada en el puerto de Lorient, donde se acabaron los suministros de alimentos, lo que obligó a Villaret a despedir a muchas de las tripulaciones de sus barcos. Como resultado, la mayoría de los buques no regresaron a Brest hasta el invierno y, en consecuencia, no pudieron amenazar el control británico de la costa francesa durante el resto del año. Varios capitanes franceses fueron sometidos a consejo de guerra después de la batalla, y dos fueron despedidos de la Armada por desobedecer órdenes.

Antecedentes

Los dos primeros años de las Guerras Revolucionarias Francesas habían visto a la Flota Atlántica francesa, con base principalmente en el puerto bretón de Brest, sufrir una serie de reveses. La tensa atmósfera en Francia después de la Revolución Francesa se reflejó en la flota, que sufrió un motín en septiembre de 1793 seguido de una purga de presuntos antirrepublicanos que resultó en la muerte o el encarcelamiento de varios comandantes experimentados.] En mayo de 1794, la flota francesa ingresó al Atlántico para proteger un convoy de cereales entrante desde los Estados Unidos y fue atacada por la Flota Británica del Canal en la batalla del Glorioso Primero de Junio, perdiendo siete barcos, aunque el convoy se salvó. En el invierno de 1794-1795, cinco buques franceses más se perdieron en una desastrosa salida en medio de la temporada de tormentas invernales del Atlántico conocida como Croisière du Grand Hiver. En la primavera de 1795, la Flota Británica del Canal estaba en ascenso, imponiendo un bloqueo distante de la flota francesa en Brest.

En mayo de 1795, una vez reparados gran parte de los daños del invierno, el comandante francés, el VA Villaret de Joyeuse, envió un escuadrón de tres buques de línea y varias fragatas al mando del CA Jean Gaspard Vence a Burdeos con órdenes de escoltar un convoy de mercantes. buques que transportaban vino y brandy a Brest. El 8 de junio, cuando el convoy de Vence pasaba por la isla fortificada de Belle Île en la costa sur de Bretona, fueron descubiertos por un escuadrón de batalla británico de cinco buques de línea y dos fragatas al mando del vicealmirante William Cornwallis. Vence ordenó a sus barcos, superados en número, refugiarse bajo las baterías de Belle Île, y después de una breve escaramuza, Cornwallis retiró sus fuerzas con ocho buques mercantes capturados. Mientras Cornwallis escoltaba sus presas hasta la desembocadura del Canal, Vence zarpó del fondeadero de Belle Île y descubrió el 15 de junio que la fuerza principal de la flota atlántica había zarpado para rescatarlo, una misión ordenada por el gobierno a pesar de las objeciones de la oficiales de la flota que Vence podría liberarse fácilmente del fondeadero debido a la proximidad del puerto de Lorient

En la mañana del 16 de junio, Cornwallis regresó a la región en busca de Vence y, en cambio, descubrió Villaret de Joyeuse con una fuerza abrumadora. Esta vez Cornwallis se vio obligado a retirarse y dirigirse a aguas abiertas con la flota francesa persiguiéndolos. Cornwallis se vio obstaculizado por la mala navegación de dos miembros de su escuadrón, y en la mañana del 17 de junio los principales buques franceses estaban lo suficientemente cerca como para abrir fuego contra su retaguardia. A lo largo del día, la vanguardia francesa mantuvo un fuego distante pero continuo contra el buque británico más rezagado, el HMS Mars, hasta que finalmente el buque comenzó a quedarse atrás. En un esfuerzo por proteger Marte, Cornwallis interpuso su buque insignia de 100 cañones, el HMS Royal Sovereign, entre el escuadrón británico y la fuerza francesa, y sus enormes andanadas hicieron retroceder a los franceses. Al mismo tiempo, Cornwallis había ordenado a la fragata HMS Phaeton que se adelantara a su escuadrón haciendo señales falsas anunciando la inminente llegada de una flota británica. Estas señales, en combinación con la aparición coincidente de velas no identificadas hacia el norte, hicieron que Villaret se preocupara tanto que a las 18:40 suspendió la persecución y regresó a la costa francesa, lo que permitió a Cornwallis regresar a Gran Bretaña sin más incidentes. El compromiso se conoció posteriormente como el retiro de Cornwallis.

Sin que Villaret ni Cornwallis lo supieran, la Flota Británica del Canal también estaba en el mar, habiendo zarpado de Spithead el 12 de junio con 14 buques de línea y 11 embarcaciones más pequeñas bajo el mando del almirante Alexander Hood, primer vizconde de Bridport. A Bridport se le había encomendado la tarea de garantizar la seguridad de un convoy de transportes, comandado por el comodoro Sir John Borlase Warren, que llevaba un ejército realista francés a Quiberon con la intención de desencadenar una contrarrevolución en Bretaña. Esta fuerza constaba de tres buques de línea adicionales, seis fragatas y más de 50 transportes que contenían 2.500 realistas franceses. El viaje a través del Canal de la Mancha y alrededor del promontorio de Ushant duró siete días, y la flota y la fuerza expedicionaria combinadas llegaron a Belle Île el 19 de junio. Bridport había ordenado a Warren que llevara su convoy a Quiberon mientras el cuerpo principal de la Flota del Canal se encontraba mar adentro para interceptar cualquier ataque de la Flota Atlántica francesa, que Bridport asumió que avanzaría hacia el sur desde Brest. Lo que el almirante británico no sabía era que la flota francesa no sólo había zarpado una semana antes, sino que todavía estaba en el mar: los buques de Villaret fueron arrastrados hacia el sur por un fuerte vendaval el 18 de junio y se vieron obligados a refugiarse en el fondeadero frente a Belle Île.

Enfrentamiento frente a Groix

Retirada de Villaret

Villaret se retiró cerca de la isla de Groix, indicada por el punto rojo, frente a la costa de Francia al sureste de Brest.

Fue uno de los buques de Warren, la fragata HMS Arethusa, el que descubrió por primera vez a los franceses cuando Villaret conducía su flota fuera del fondeadero protegido. Los vigías de Arethusa contaron mal la flota francesa, identificando 16 buques de línea y diez fragatas; Warren inmediatamente envió un mensaje a Bridport mientras ordenaba a su convoy que se alejara de los franceses. Villaret no persiguió a la fuerza de Warren: es posible que no haya calculado correctamente su verdadera fuerza, y sus buques se estaban quedando sin provisiones después de haber embarcado sólo lo suficiente para 15 días en su prisa por salir de Brest una semana antes. En la mañana del 20 de junio, la fuerza de Warren avistó la flota de Bridport hacia el sureste, y el almirante envió órdenes a Warren de separar sus tres buques de línea para reforzar la flota de Bridport frente a la fuerza francesa supuestamente más numerosa. Sin esperar estos refuerzos, Bridport navegó de regreso hacia la costa contra el viento, buscando colocar su flota entre la expedición de Quiberon y los buques de Villaret.

Los vientos adversos del sureste frustraron a ambas flotas, y no fue hasta las 03:30 del 22 de junio que los vigías de las fragatas de exploración HMS Nymphe y HMS Astrea de Bridport finalmente descubrieron a los franceses en la distancia hacia el sureste, los británicos aproximadamente 42 millas náuticas (78 km) de la costa francesa. Al ver la flota británica más grande, a la que los buques destacados de Warren aún no se habían unido, Villaret ordenó a su flota regresar hacia tierra y Bridport la siguió, al ver que el almirante francés no tenía intención de ofrecer batalla. Para maximizar sus posibilidades de atrapar a los franceses, Bridport ordenó específicamente a sus buques "mejor navegantes", HMS Sans Pareil, HMS Orion, HMS Colossus, HMS Irresistible, HMS Valiant y HMS Russell, que se separaran de la formación y lideraran la persecución en 06: 30. Bridport lo

siguió en su buque insignia de primera categoría de 100 cañones, el HMS Royal George, acompañado por el resto de la flota, que incluía otro buque de 100 cañones, el HMS Queen Charlotte, y siete buques de segunda categoría de 98 cañones.

La persecución continuó durante todo el día: a las 12:00 la flota francesa estaba aproximadamente a 12 millas náuticas (22 km) de distancia, y durante toda la tarde los buques británicos ganaron lentamente a sus oponentes, ambos bandos obstaculizados por largos períodos de tiempo tranquilo.] Para asegurarse de que su flota estuviera en condiciones de interceptar a los franceses independientemente del rumbo que tomaran, Bridport dividió su flota en un amplio frente, agrupado en dos grupos de seguimiento. A las 19:00, Bridport indicó a sus buques que atacaran a los buques franceses de retaguardia, y a las 19:25 que atacaran a los buques franceses a medida que los adelantaran, tomando posiciones de apoyo mutuo. A las 22:30 cayó la calma, deteniendo a ambas flotas hasta las 03:00 del 23 de junio, cuando una ligera brisa del suroeste fue suficiente para permitir que la flota de Bridport avanzara de modo que, cuando amaneció, los franceses estaban adelante. El cuerpo principal de la flota francesa navegaba en un grupo suelto con tres o cuatro buques detrás y un barco, Alexandre al mando del capitán François Charles Guillemet muy en la retaguardia y a sólo 3 millas náuticas (5,6 km) de la vanguardia británica.] Alexandre había sido un buque británico hasta noviembre de 1794, cuando fue capturado en un fuerte enfrentamiento con un escuadrón francés en el que el buque resultó gravemente dañado. El buque navegaba mal y su posición empeoró por el mal manejo de Guillemet, que no siguió las órdenes de Villaret de formar una línea de batalla con la suficiente rapidez.

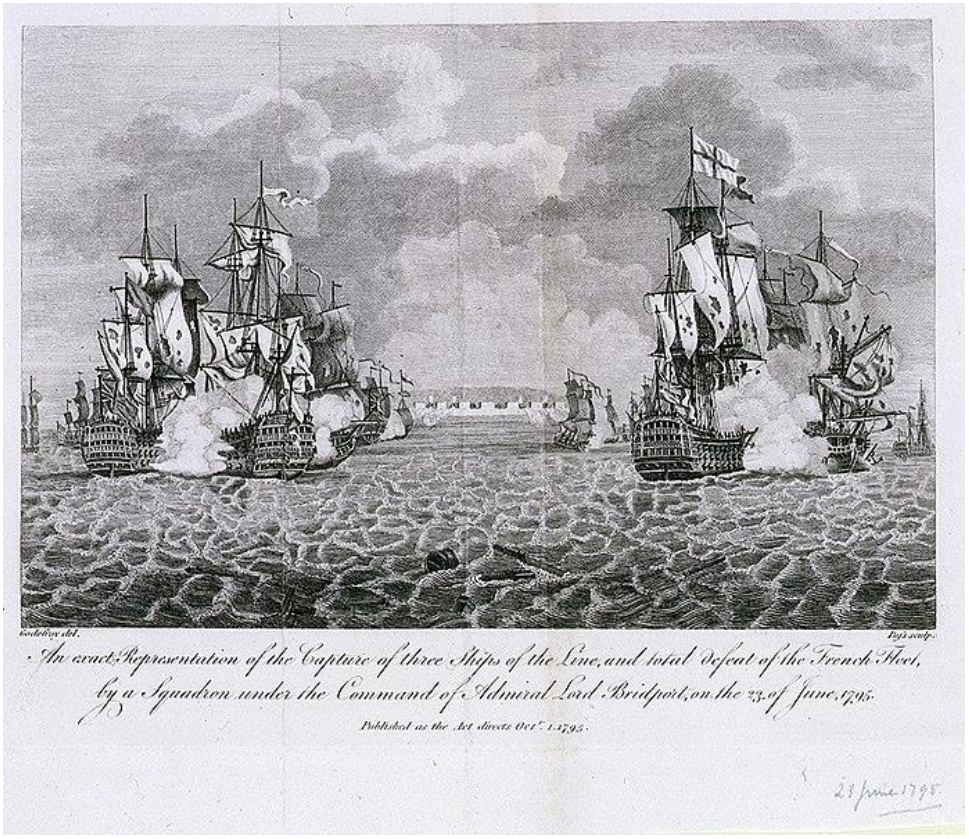
Contra lo esperado, el buque líder de Bridport era el Queen Charlotte, que había alcanzado una velocidad inusualmente rápida para un buque de primera categoría gracias a la navegación cuidadosamente planificada del capitán Sir Andrew Snape Douglas. Inmediatamente detrás de Douglas estaba el capitán Richard Grindall en Irresistible, con Orion, Colossus, Sans Pareil y Russell a poca distancia detrás de los líderes y el resto de la flota sustancialmente en la retaguardia. A las 04:00, la isla de Groix se encontraba aproximadamente a 8 millas náuticas (15 km) al este de Queen Charlotte, con la costa francesa detrás de ella. Villaret se retiraba a esta región, con la esperanza de que Bridport se resistiera a seguirlo a las aguas confinadas alrededor de la isla bien fortificada, que se encuentra a la entrada del puerto de Lorient. La costa sur de Breton era una región notoriamente peligrosa, donde los vendavales del Atlántico podían empujar a los buques hacia arrecifes y afloramientos rocosos mal cartografiados.

23 de junio

Con Alexandre ahora en peligro de quedar aislado, Villaret envió la fragata Régénérée para remolcar el pesado buque a las 05:00. Poco menos de una hora más tarde, Douglas puso a la Reina Charlotte dentro de su alcance, y Guillemet disparó sus cazadores de popa a su oponente de tres cubiertas. Douglas respondió con sus cazadores de arco, acercando gradualmente su batería principal y uniéndose al capitán Sir James Saumarez en Orion, que abrió fuego poco después de las 06:00. El capitán de la fragata, consciente de que su buque era impotente contra dos de esos oponentes, abandonó el remolque y aceleró para reunirse con la flota francesa. Las fuerzas de Villaret se habían dividido una vez más, con el Formidable al mando del capitán Charles Linois un poco por delante de Alexandre y Villaret en su buque insignia de 120 cañones Peuple por delante del Formidable. Con el almirante francés estaban Redoutable, Mucius, Wattignies, Tigre y el buque insignia de Vence, Nestor, mientras que el resto de la flota había seguido adelante y ahora estaba sustancialmente avanzado. Villaret envió señales para formar una línea de batalla apretada, y todos los buques franceses repitieron la señal, pero ninguno ejecutó la maniobra.

A las 06:15, Queen Charlotte pasó a Alexandre y comenzó a disparar contra Formidable, Linois devolvió el fuego contra su enemigo mucho más grande durante quince minutos antes de que se produjera un incendio en la cubierta de popa. Mientras la tripulación francesa se apresuraba a extinguirlo, Sans Pareil, buque insignia del contralmirante Lord Hugh Seymour, alcanzó el buque y disparó una andanada al pasar, lo que provocó que el Formidable perdiera velocidad y cayera más atrás del cuerpo principal de los franceses. El fuego del Queen Charlotte había reducido el buque de Linois a ruinas, con los aparejos rotos y más de 320 hombres muertos o heridos de una tripulación de 717. Cuando Sans Pareil pasó delante del maltrecho barco, el mástil de mesana del Formidable se derrumbó por la borda y Linois, al ver que el resto de la flota británica se acercaba rápidamente, izó sus banderas y se rindió. Mientras Sans Pareil y Queen Charlotte luchaban contra Formidable,

Colossus y Russell, unidos por los HMS London y HMS Queen de segunda categoría, avanzaron hacia el centro francés donde los esperaban los buques de Villaret, mientras el almirante francés intentaba repetidamente formar con sus buques una línea de Batalla para recibir el ataque británico, sin éxito.



"Una representación exacta de la captura de tres buques de línea y la derrota total de la flota francesa por un escuadrón bajo el mando del almirante Lord Bridport, el 23 de junio de 1795"

A las 07:00, cuatro buques británicos y seis franceses lucharon en un confuso combate cuerpo a cuerpo mientras la vanguardia francesa continuaba hacia el este sin pausa y las partes más lentas de la flota británica luchaban por remontar con los vientos suaves. Todo el combate se fue acercando poco a poco a la isla rocosa fortificada de Groix, cerca de la cual Villaret pretendía refugiar su flota. Douglas en Queen Charlotte se había visto obligado a abandonar el compromiso debido a graves daños en sus aparejos y velas que hicieron que su buque fuera inmanejable. A las 07:14, pasó junto al casco destrozado del Alexandre; El Capitán Guillemet abrió fuego brevemente antes de rendirse cuando Douglas lo devolvió con un efecto devastador. Incluso cuando su buque retrocedió, Douglas continuó atacando a los franceses a larga distancia, apuntando con los cañones a Peuple y Tigre, junto con Sans Pareil, que atacó a Tigre bajo el mando del capitán Jacques Bedout y lo obligó a salir de la formación francesa con graves daños. Villaret nuevamente intentó reunir sus fuerzas en apoyo de Tigre, e incluso colocó su fragata delante de sus propios buques que huían con la esperanza de cortarles la retirada y obligarlos a imitar sus propias maniobras, pero fue en vano; "Habrían pasado por encima de mi cuerpo si el representante Topsent no hubiera tomado el mando y hubiera evitado una colisión", escribió en su informe. Cuando Tigre se salió de línea, Queen y London se unieron al ataque al buque aislado, y Bedout se vio obligado a rendirse ante las abrumadoras probabilidades. El buque francés había sufrido graves daños, con 8 pies (2,4 m) de agua en la bodega, los mástiles y aparejos muy rotos y más de 130 hombres muertos o heridos, incluido Bedout, que había sido alcanzado tres veces.

A las 07:57, el Royal George de Bridport llegó al combate, Douglas se colocó detrás de su buque en anticipación de un nuevo ataque, la tripulación del Queen Charlotte había realizado suficientes reparaciones apresuradas para recuperar el control de su barco. A las 08:15, Bridport indicó

al Colossus al mando del capitán John Monk-ton, el principal buque británico a más de 1,5 millas náuticas (2,8 km) por delante del buque insignia, que regresara a la flota. Repitió la orden a Seymour en Sans Pareil, que estaba casi tan avanzado en combate con el Peuple en retirada, en el que el capitán de bandera de Villaret, Jacques Angot, había muerto en acción.[33] Luego, Bridport se adelantó en la persecución, atrapando al Peuple gravemente dañado aproximadamente a 0,5 millas náuticas (0,93 km) al oeste de Groix y disparando una andanada contra el buque insignia francés y otra contra Tigre, que Bridport no sabía que ya se había rendido. A las 08:37, ignorando al cercano Peuple y al resto de la flota francesa dispersada entre Groix y el río Laïta, Bridport giró hacia el suroeste seguido por la flota británica.

Secuelas

Bridport dio instrucciones mientras se retiraba para que Alexandre, Formidable y Tigre fueran remolcados por el HMS Prince, el HMS Barfleur y el HMS Prince George respectivamente. La flota británica estaba en buenas condiciones: cinco buques no habían entrado en acción y de los que habían luchado, sólo el Queen Charlotte había sufrido daños importantes, principalmente en sus aparejos. La flota británica había perdido 31 hombres muertos y 113 heridos; Queen Charlotte y Colossus tuvieron las mayores bajas de 36 y 35 respectivamente. Bridport colocó tripulaciones de premio en los buques capturados y los envió de regreso a Gran Bretaña mientras hacía retroceder a la flota hacia el este una vez que había alcanzado una distancia segura de la costa, para brindar apoyo a la expedición de Warren a Quiberon. Warren desembarcó las fuerzas realistas francesas en Carnac el 27 de junio, pero la invasión terminó en desastre un mes después, los realistas supervivientes fueron obligados a regresar a la costa y ser recogidos por Warren. Bridport había permanecido frente a Quiberon para asegurarse de que Villaret no regresara para hostigar a la fuerza expedicionaria, regresando a Gran Bretaña el 20 de septiembre, pero dejando la mayor parte de la flota de bloqueo frente a la costa bretona al mando del contraalmirante Henry Harvey. Bridport, de 68 años, fue retirado por la fuerza en octubre después de una discusión no relacionada con el Primer Lord del Almirantazgo, Earl Spencer, pero fue reintegrado en 1796 y continuó sirviendo al mando de la Flota del Canal hasta 1800.

Mientras tanto, Villaret reunió sus buques dispersos y convocó a un consejo de sus oficiales superiores en la fragata Proserpina para discutir el próximo curso de acción. El almirante francés creía que Bridport sólo se había retirado temporalmente y pronto regresaría para continuar el compromiso. Por tanto, propuso fondear frente a la costa bretona en una fuerte posición defensiva y esperar el ataque de Bridport. Los contraalmirantes Kerguelen y Étienne Eustache Bruix se opusieron ruidosamente a este plan, quienes argumentaron que en tal posición los británicos podrían usar el indicador meteorológico para bombardear a los franceses a voluntad y atacarlos con brulotes. Siguiendo su consejo, Villaret decidió refugiar la flota en el cercano puerto de Lorient para buscar suministros y reparaciones antes de regresar a Brest. Pero descubrió que, al haber navegado sin provisiones suficientes, Lorient no estaba equipada para una flota de tal tamaño y Villaret se vio obligado a despedir a la mayoría de los marineros al no poder alimentarlos. No fue hasta diciembre y la temporada de tormentas invernales que varios de los buques pudieron viajar tranquilamente por la costa hasta Brest, mientras que otros fueron enviados hacia el sur, a Rochefort. Las bajas francesas habían sido numerosas, aunque no se ha informado de ellas más que en los buques capturados, que totalizaron 670 muertos y heridos. A raíz de la acción, Villaret escribió una carta condenando el comportamiento de varios de sus oficiales, afirmando: ("Ya sea por ignorancia, ineptitud o insubordinación, a pesar de nuestras repetidas señales, no se hizo nada. Nuestros tiros cayeron en el agua, el patriotismo por sí solo no puede maniobrar un barco"). Varios capitanes franceses fueron sometidos a consejo de guerra: Jean Magnac de Zélé, ya culpado del fracaso en el retiro de Cornwallis, fue destituido de la Armada, al igual que el capitán Giot-Labrière de Fougueux. El capitán Larréguy de Mucius fue censurado por no apoyar adecuadamente a Tigre, y otros tres capitanes fueron juzgados pero absueltos.

Al igual que en la batalla del Glorioso Primero de Junio del año anterior, las recompensas por la victoria británica en Groix se distribuyeron de manera desigual. El envío de Bridport al Almirantazgo fue breve y carente de detalles; el único oficial elogiado fue el capitán de bandera del propio Bridport, William Domett, cuyo buque se había unido a la acción sólo en las últimas etapas. La situación empeoró por el Parlamento de Gran Bretaña, que votó gracias por la batalla, pero nombró específicamente sólo a Bridport, Lord Hugh Seymour y al vicealmirante Sir Alan Gardner de Queen.

Esto omitió no sólo a los numerosos capitanes que habían participado en la batalla, sino también al vicealmirante John Colpoys de Londres, cuyo buque había estado mucho más comprometido que el de Gardner. Numerosos historiadores han comentado estas omisiones inexplicables, y William James señaló que Douglas y la reina Charlotte fueron particularmente desafortunados a este respecto, ya que el almirante que normalmente estaba a bordo, el contraalmirante Sir Roger Curtis, estaba en tierra en la corte marcial del capitán Anthony Molloy y, en consecuencia, el buque no recibió reconocimiento a pesar de ser el más comprometido de todos los de la flota británica.

Retiro de Cornwallis, 17 de junio de 1795, Thomas Luny

Los tres buques capturados fueron incorporados a la Royal Navy. El nombre de Alexandre volvió al antiguo Alexander, y aunque James sugiere que el buque nunca volvió a estar apto para el servicio en primera línea, esta afirmación es refutada por la presencia de Alexander en la línea en la Batalla del Nilo en 1798 bajo el mando del capitán Alexander Ball. Tigre conservó su nombre francés, mientras que Formidable, como ya había un buque con ese nombre en la Royal Navy, se convirtió en HMS Belleisle, aparentemente debido a la confusión entre las islas de Groix y Belle Île después de la batalla. Belleisle tuvo una carrera larga y exitosa, luchando en la batalla de Trafalgar en 1805 bajo el mando del capitán William Hargood.

Más controvertido que la distribución de elogios fue el debate sobre la decisión de Bridport de retirarse de la batalla mientras el resto de la flota francesa todavía estaba a su alcance. En su despacho oficial, el almirante británico escribió que "si el enemigo no hubiera estado protegido y resguardado por la Tierra, tengo todas las razones para creer que un número mucho mayor, si no todos los buques de la Línea de Batalla habrían sido destruidos". tomado o destruido", señalando que "cuando los buques atacaron, el escuadrón británico estaba cerca de algunas baterías [en Groix], y frente a un fuerte puerto naval [Lorient]. Su posterior preocupación por el Quiberon El convoy expedicionario también demuestra que consideraba su protección su deber principal. Pero en opinión del almirante francés Kerguelen, (Si [los ingleses] hubieran maniobrado con éxito, podrían haber tomado todos nuestros barcos, o los hicimos perecer en la costa). Los historiadores han considerado este punto de vista y la mayoría está de acuerdo en que la retirada de Bridport fue prematura: en 1827, James notó que los restos dispersos de la flota francesa podrían haber sido atacados fácilmente por la retaguardia británica no comprometida con la ventaja del barómetro.] mientras que William Laird Clowes escribió en 1901 que "Podemos estar bastante seguros de que si un Nelson, un Hawke o incluso un Boscawen hubieran comandado en la ocasión, la flota de Villaret habría sido aniquilado." Permitió que las flotas francesas dispersas y en retirada escaparan cuando podrían haber sido destruidas.

Orden de batalla. Campaña de Vizcaya junio 1795

La campaña de Vizcaya de junio de 1795 consistió en una serie de maniobras y dos batallas libradas entre la Flota del Canal británica y la Flota Atlántica francesa frente a la costa sur de Bretaña en el Golfo de Vizcaya durante las Guerras Revolucionarias Francesas. A finales de mayo de 1795, el almirante Lord Bridport envió un escuadrón de batalla británico de seis buques de línea al mando del vicealmirante William Cornwallis para hacer cumplir el bloqueo del puerto francés de Brest, el puerto base de la flota atlántica francesa. El 8 de junio, Cornwallis descubrió un convoy de buques mercantes que viajaban de Bordeaux a Brest bajo la protección de un pequeño escuadrón al mando del CA Jean Gaspard Vence. Cornwallis atacó el convoy y Vence se retiró bajo la protección de baterías en la isla fortificada de Belle Île mientras Cornwallis se apoderaba de ocho buques del convoy. Cuando Cornwallis envió sus premios de regreso a Gran Bretaña, la principal flota francesa en Brest al mando del VA Villaret de Joyeuse se hizo a la mar para proteger los buques restantes de Vence.

El 16 de junio, el escuadrón de Cornwallis se encontró con la flota de Villaret, junto con la fuerza de Vence, frente a Penmarck Point. Cornwallis había entendido mal las señales del capitán Robert Stopford en la fragata de exploración HMS Phaeton y había navegado demasiado cerca de la flota francesa más grande. Cuando se dio cuenta de su error, el almirante británico giró su escuadrón hacia el oeste, retirándose de la costa francesa con las fuerzas de Villaret persiguiéndolo. Los vientos ligeros y los buques mal cargados retrasaron su fuga, y el 17 de junio la vanguardia francesa alcanzó su retaguardia. A lo largo del día, los buques franceses y británicos intercambiaron disparos y, al final de la tarde, el buque británico más rezagado, el HMS Mars, estaba en peligro de ser abrumado. Cornwallis respondió interponiendo su buque insignia de 100 cañones, el HMS Royal Sovereign, entre las fuerzas británicas y francesas. Las pesadas andanadas del buque insignia hicieron retroceder a los franceses y poco después Villaret llamó a sus barcos, preocupado por unas velas en el horizonte que tal vez creyó que eran el resto de la Flota del Canal, aunque en realidad se trataba de un convoy mercante británico. La batalla se conoce en las historias británicas como la retirada de Cornwallis.

Villaret se retiró hacia Brest, pero una tormenta lo empujó hacia el sur el 18 de junio. Sin que Cornwallis ni Villaret lo supieran, la Flota principal del Canal ya estaba en el mar, protegiendo una fuerza expedicionaria que transportaba un ejército realista francés destinado a invadir Quiberon, el convoy bajo el mando del comodoro Sir John Borlase Warren. El 22 de junio, los exploradores de Warren identificaron la flota francesa en el mar frente a la isla costera de Groix y llevó el convoy mar adentro, lejos de los franceses, quienes no los persiguieron, y enviaron un mensaje a Bridport. El almirante británico colocó su flota entre los franceses y la fuerza expedicionaria, mientras Villaret retrocedía hacia el fondeadero protegido entre Groix y el puerto de Lorient. Los ligeros vientos retrasaron a ambas flotas, pero en la mañana del 23 de junio la vanguardia de Bridport invadió los buques franceses más rezagados. Villaret intentó efectuar una retirada combativa, pero varios de sus capitanes ignoraron sus órdenes, provocando el desorden en la retirada. Tres buques franceses fueron capturados y el resto se dispersaron a lo largo de la cercana costa francesa. Aunque un nuevo ataque podría haber destruido toda la flota francesa, Bridport, preocupado de que sus buques naufragaran, se retiró inesperadamente. La acción se conoce como la Batalla de Groix.

La campaña fue una victoria estratégica para los británicos; el resto de la flota francesa se vio obligada a refugiarse en Lorient, desde donde no pudieron volver a zarpar hasta 1796. La fuerza expedicionaria aterrizó sana y salva en Quiberon, pero la operación terminó en desastre y Warren evacuó a los supervivientes un mes después. Bridport permaneció navegando con su flota frente a la costa bretona hasta septiembre, antes de entregar el control al contralmirante Henry Harvey. La batalla fue controvertida en ambos países, los comentaristas británicos observaron que Bridport había perdido una oportunidad única de destruir completamente la flota atlántica francesa, mientras que en Francia se llevaron a cabo una serie de consejos de guerra para juzgar a aquellos oficiales que se consideraba que habían desobedecido. Órdenes: dos fueron despedidos de la Armada francesa.

Flota Británica

Tenga en cuenta que como las carronadas tradicionalmente no se tomaban en consideración al calcular la tarifa de un barco,[14] es posible que estos buques llevaran más armas de las que se indican a continuación.

Escuadrón de Cornwallis

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
HMS *Royal Sovereign*	5ª	100	VA William Cornwallis CN John Whitby	0	0	0	Muy comprometido el 17 de junio
HMS *Mars*	3ª	74	CN Sir Charles Cotton	0	12	12	Muy comprometido el 17 Junio, graves daños en aparejos y velas.
HMS *Triumph*	3ª	74	CN Sir Erasmus Gower	0	0	0	Comprometido on 8 junio: graves daños en aparejos y velas.
HMS *Brunswick*	3ª	74	CN Lord Charles Fitzgerald	0	0	0	Comprometido 17 junio
HMS *Bellerophon*	3ª	74	CN Lord Cranstoun	0	0	0	Comprometido 17 junio
HMS *Phaeton*	5ª	38	CN Robert Stopford	-	-	-	Pocos daños. 1 muerto. 7 heridos el 8 junio. Presente pero no combate el 17 junio
HMS *Pallas*	5ª	32	CN Henry Curzon	-	-	-	Presente pero no combate el 17 junio
HMS *Kingfisher*	Bergantín Balandra	18	CF Thomas Le Marchant Gosselin -				Se retira a Spithead 11 junio
Total, bajas: 12 heridos							
Escuadrón de Bridport							
HMS *Royal Sovereign*	5ª	100	VA William Cornwallis CN John Whitby	0	0	0	Muy comprometido el 17 de junio
HMS *Mars*	3ª	74	CN Sir Charles Cotton	0	12	12	Muy comprometido el 17 Junio, graves daños en aparejos y velas.
HMS *Triumph*	3ª	74	CN Sir Erasmus Gower	0	0	0	Comprometido on 8 junio: graves daños en aparejos y velas.
HMS *Brunswick*	3ª	74	CN Lord Charles Fitzgerald	0	0	0	Comprometido 17 junio
HMS *Bellerophon*	3ª	74	CN Lord Cranstoun	0	0	0	Comprometido 17 junio

Buque	Clase	Caño-nes	Comandante	Bajas			Notas
				Muer-tos	He-ri-dos	Total	
HMS *Phaeton*	5ª	38	CN Robert Stopford	-			Pocos daños. 1 muerto. 7 heridos el 8 junio. Presente pero no combate el 17 junio
HMS *Pallas*	5ª	32	CN Henry Curzon	-			Presente pero no combate el 17 junio
HMS *Kingfisher*	Bergantín Balandra	18	CF Thomas Le Marchant Gosselin -				Se retira a Spithead 11 junio
Total, bajas: 12 heridos							

Flota de Almirante Bridport

Buque	Clase	Caño-nes	Comandante	Bajas			Notas
				Muer-tos	Heri-dos	To-tal	
HMS *Royal George*	1°	100	Almirante Lord Bridport CN William Domett	0	7	7	Combate el 23 junio
HMS *Queen Charlotte*	1°	100	CN Sir Andrew Snape Douglas	4	32	36	Muy comprometido el 23 junio. Palos y velas dañadas
HMS *Queen*	2ª	98	VA Sir Alan Gardner CN William Bedford	0	0	0	Combate el 23 junio
HMS *London*	2ª	98	VA John Colpoys CN Edward Griffith	0	3	3	Combate el 23 junio
HMS *Prince of Wales*	2ª	98	VA Henry Harvey CN John Bazely	-	-	-	No participa en combate
HMS *Prince*	2ª	98	CN Charles Powell Hamilton	-	-	-	No participa en combate
HMS *Prince George*	2ª	98	CN William Edge	-	-	-	No participa en combate
HMS *Barfleur*	2ª	98	CN James Richard Dacres	-	-	-	No participa en combate
HMS *Sans Pareil*	3ª	80	CA Lord Hugh Seymour CN William Browell	10	2	12	Muy comprometido el 23 junio, daños leves
HMS *Valiant*	3ª	74	CN Christopher Parker	-	-	-	No participa en combate

HMS *Orion*	3ª	74	CN Sir James Saumarez	6	18	24	Muy comprometido on 23 June.
HMS *Irresistible*	3ª	74	CN Richard Grindall	3	11	14	Muy comprometido el 23 junio, daños leves
HMS *Russell*	3ª	74	CN Thomas Larcom	3	10	13	Muy comprometido el 23 junio.
HMS *Colossus*	3ª	74	CN John Monkton	5	30	35	Muy comprometido el 23 Junio
Buques de Apoyo							
HMS *Revolutionnaire*	5ª	38	CN Francis Cole	-	-	-	No participa en combate
HMS *Thalia*	5ª	36	CN Lord Henry Paulet	-	-	-	No participa en combate
HMS *Nymphe*	5ª	36	CN George Murray	-	-	-	No participa en combate
HMS *Aquilon*	5ª	32	CN Robert Barlow	-	-	-	No participa en combate
HMS *Astrea*	5ª	32	CN Richard Lane	-	-	-	No participa en combate
HMS *Babet*	5ª	20	CN Edward Codrington	-	-	-	No participa en combate
HMS *Charon*	Buque Hospital		CF Walter Lock	-	-	-	No participa en combate
HMS *Maegera*	Brulote	14	CF Henry Blackwood	-	-	-	No participa en combate
HMS *Incendiary*	Brulote	14	CF John Draper	-	-	-	No participa en combate
HMS *Argus*	Balandro	14		-	-	-	No participa en combate
HMS *Dolly*	Balandro	14		-	-	-	No participa en combate
Total, bajas: 31 muertos, 113 heridos							

Fuerza Expedicionaria de Quiberon

Escuadrón del Comodoro Warren

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
HMS *Robust*	3ª	74	CN Edward Thornbrough	-	-	-	Adjunto a la flota de Bridport el 20 de junio, pero no participó en la acción.
HMS *Thunderer*	3ª	74	CN Albemarle Bertie	-	-	-	Adjunto a la flota de Bridport el 20 de junio, pero no participó en la acción.
HMS *Standard*	3ª	64	CN Joseph Ellison	-	-	-	Adjunto a la flota de Bridport el 20 de junio, pero no participó en la acción.

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
HMS *Pomone*	5ª	44	Comodoro Sir John Borlase Warren	-	-	-	
HMS *Anson*	5ª	44	CN Philip Charles Durham	-	-	-	
HMS *Artois*	5ª	38	CN Sir Edmund Nagle	-	-	-	
HMS *Arethusa*	5ª	38	CN Mark Robinson	-	-	-	
HMS *Concorde*	5ª	32	CN Anthony Hunt	-	-	-	
HMS *Galatea*	5ª	32	CN Richard Goodwin Keats	-	-	-	

Flota francesa

Los oficiales muertos en acción están marcados con un símbolo †. Las carronadas tradicionalmente no se tomaban en consideración al calcular la clase de un buque estos buques pueden haber llevado más armas de las que se indican.

Flota del almirante Villaret de Joyeuse

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
Peuple	1°	120	VA Villaret de Joyeuse CN Étienne Eustache Bruix CN Jacques Angot † Representante Jean-Nicolas Topsent	Desconocido			Muy comprometido on 23 June.
Redoutable	3ª	74	VA Kerguelen CN Pierre Augustin Moncousu				No participa en combate
Alexandre	3ª	74	CN François Charles Guillemet[16]	220			Muy comprometido, gravemente dañado y capturado, más tarde se convirtió en el HMS Alexander.
Droits de l'Homme	3ª	74	CN Yves Cornic Dumoulin	Desconocido			Comprometidos el 17 de junio. No comprometido el 23 de junio.
Formidable	3ª	74	CN Charles Linois	320			Comprometidos el 17 de junio. Muy comprometido el 23 de junio, gravemente dañado y capturado, más tarde se convirtió en HMS Belleisle.
Fougueux	3ª	74	CN Giot-Labrière				No comprometido el 17 o 23 de junio. Posteriormente, CN fue sometido a un

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
							consejo de guerra y destituido por desobedecer órdenes.
Jean Bart	3ª	74	CN Louis Marie Le Gouardun				No comprometido el 17 o 23 de junio.
Mucius	3ª	74	CN Larréguy	Desconocido			Comprometidos el 23 de junio. Posteriormente, CN fue sometido a un consejo de guerra y censurado por desobedecer órdenes.
Nestor	3ª	74	CA Jean Gaspard Vence CN Henry	Desconocido			Comprometidos el 23 de junio.
Tigre	3ª	74	CN Jacques Bedout	130			Comprometidos los días 17 y 23 de junio.
Wattignies	3ª	74	CN Joseph René Donat	Desconocido			Comprometidos el 23 de junio.
Zélé[17]	3ª	74	CN Jean-Charles-François Aved-Magnac	0	5	5	Muy comprometido on 17 June. No comprometido el 23 de junio. Posteriormente, CN fue sometido a un consejo de guerra y destituido por desobedecer órdenes.
Buques de Apoyo							
Brave	5ª	42	CN Antoine René Thévenard				No participa en combate
Scévola	5ª	42	CN Le Bozec				No participa en combate
Cocarde Nationale	5ª	40	CN Pierre Quérangal				No participa en combate
Driade	5ª	36	Teniente Gramont				No participa en combate
Fidèle	5ª	38	Teniente Bernard				No participa en combate
Fraternité	5ª	36	Teniente Florinville				No participa en combate
Insurgente	5ª	32	Teniente Violette				No participa en combate
Néréide	5ª	36	Teniente Briand				No participa en combate
Proserpine	3ª	38	CN Daugier				No participa en combate
Régénérée	3ª	40	CN Héron				Participa poco el 23 junio

Buque	Clase	Cañones	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
Républicaine française	1ª	40	Teniente François Pitot				No participa en combate
Tribune	5ª	40	Teniente Bernard				No participa en combate
Vengeance	5ª	40	Teniente Leconte				No participa en combate
Virginie	5ª	40	Teniente Jacques Bergeret	Desconocido			Muy comprometido on 17 June.
Atalante	Corbeta	16	ST Dordelin				No participa en combate
Constance	Corbeta	22	Teniente Bouchet				No participa en combate
Las Casas	Corbeta	18	Teniente Blanzon				No participa en combate
Abeille	Corbeta	14	ST Denis				No participa en combate
Papillon	Bergantín	14	Teniente Cousin				No participa en combate
Lark	Corbeta	10	ST Le Large				No participa en combate
Printemps	Cutter	10	ST Le Faucheur				No participa en combate

1797, 13 FEBRERO, BATALLA DEL CABO SAN VICENTE.

En 1796, las tropas francesas habían obtenido grandes victorias, aislando a Inglaterra que parecía ser la única capaz de resistir. Sir John Jervis tomó el mando de la Flota del Mediterráneo con la misión de mantener allí el Control del Mar.

Beligerantes	
Reino Unido	Reino de España
Comandantes	
John Jervis	José de Córdova y Ramos
Fuerzas	
Royal Navy • 15 navíos de línea • 4 fragatas • 2 balandros • 1 cúter	Armada Española • 24 navíos de línea • 7 fragatas • 1 bergantín • 4 urcas

Su personalidad y condiciones de mando mejoró la capacidad de combate y moral de sus dotaciones, produciendo un notable cambio general que fue reconocido hasta por los franceses.

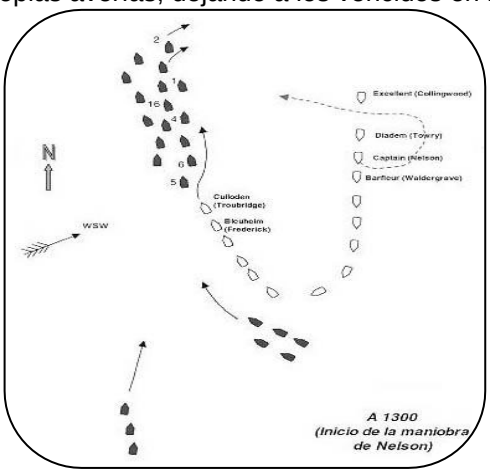
Después de la alianza de España con Francia y ante el peligro de una invasión a Inglaterra, se ordenó a Sir Jervis que concentrara sus fuerzas en Gibraltar.

El 13 febrero 1797 fue avistada una fuerza española escoltando un convoy y a pesar de que estaba formada por 27 buques de guerra, Jervis con sus 15 naves no dudó en enfrentarla al día siguiente.

Los españoles tenían la desventaja de contar con dotaciones incompletas y mal entrenadas.

Dada la formación de vuelta encontrada de las fuerzas, el comandante en jefe español intentó concentrar sus fuegos en la retaguardia inglesa, pero se lo impidió el Almirante Nelson quien, al mando del "Captain" de 74 cañones, se salió oportunamente de la formación y atacó a los 7 buques de la vanguardia enemiga. Esta maniobra fue observada por su Almirante quien le envió refuerzos, con lo que evitó la acción enemiga.

La batalla terminó habiéndose capturado 4 buques españoles y rendido otros varios. Estos no pudieron ser abordados y controlados por los ingleses que debieron dedicarse a reparar sus propias averías, dejando a los vencidos en libertad de acción.



134

Esta victoria fue especialmente útil para Inglaterra pues previno la posible unión de las flotas de Francia y de España para invadir su territorio, y descorazonó a Francia para tomar acción en forma independiente.

Bajas	
Reino Unido	**España**
• 193 muertos • 397 heridos	• 390 muertos • 454 heridos • 2660 prisioneros • 4 navíos de línea capturados

134 https://todoavante.es/images/1797-SanVicente-14W.jpg

1797, 3/5 JULIO. ATAQUE A CÁDIZ[135][136]

Por el Dr. Vicente Ruiz García

En 1778 se publicó el segundo y más importante decreto de libre comercio, que permitía el tráfico comercial desde la Península a América de otros once puertos españoles. Ese mismo año, la Torre Tavira, situada en la Casa-Palacio de los Marqueses de Recaño, fue designada torre vigía oficial del puerto de Cádiz por ser la de más alta cota, recibiendo el nombre de su primer encargado, el teniente de fragata Antonio Tavira.

A partir de entonces, desde esta atalaya se registraba la entrada y salida de los buques del puerto de Cádiz, así como todos los sucesos que pudieran descubrirse desde la torre mirador, que eran anotados para después ser impresos en el *Diario de la Vigía.*

El ataque visto desde la Torre Tavira

La Torre Tavira dibujada por Vicente Ruiz

José de Mazarredo, uno de los héroes olvidados, tan sólo cincuenta días después de asumir el mando, tenía ya armados y tripulados 25 navíos de línea, de los cuales 16 procedían del Arsenal de La Carraca, más otras 50 lanchas cañoneras. Se esperaba el ataque británico de un día para otro, y entre sus objetivos se sospechaba que estaba atacar la plaza y quemar el Arsenal.

Las autoridades de la ciudad de Cádiz comenzaron el dispositivo de defensa y aprovisionamiento. Mientras, los ingleses, en lontananza, se preparaban para asestar el golpe definitivo a una escuadra que creían material y moralmente abatida, bajo el mando de Mazarredo, que, a pesar de ser considerado buen marino, no le creían capaz de arreglar el entuerto.

Mazarredo

Los británicos, además, contaban con un arma secreta: una embarcación de grandes dimensiones que podía acercarse fácilmente a las murallas de la ciudad. Parecía que se daban demasiadas coincidencias con la tragedia del sitio de Gibraltar de 1782 unos años antes, pero ahora los papeles se habían intercambiado.

Así, en la madrugada del 3 de julio de 1797 se iniciaron los combates a corta distancia entre las cañoneras españolas y las lanchas y buques británicos. Una bombardera inglesa rompió el fuego sobre el castillo de San Sebastián. Obuses y granadas cayeron sobre La Caleta, desatando el terror entre vecinos y pescadores. Pero el valor de los hombres de las lanchas cañoneras al mando de otros dos grandes oficiales, Gravina y Escaño, provocaron severos daños en las fuerzas enemigas, obligándolas a retirarse.

Esa misma noche una escaramuza de botes ingleses se lanzaron al abordaje de las lanchas cañoneras que habían salido en busca de los buques adversarios. La lucha hombre a hombre fue durísima, y en ella pudo perder la vida el comodoro Horacio Nelson, de no ser por la intervención de John Sykes, quien recibió el sablazo dirigido al que posteriormente se convirtió en el héroe de Trafalgar.

El primer asalto se había salvado, pero la batalla aún no había terminado. Desde la Torre Tavira se advirtieron movimientos que hacían presagiar que se repetiría el bombardeo. El pánico se

[135] https://blogcatedranaval.com/2019/03/19/la-derrota-de-nelson-en-cadiz-1797/
[136] https://es.wikipedia.org/wiki/Ataque_a_C%C3%A1diz

apoderó de los habitantes de la ciudad bloqueada, que huyeron a las poblaciones cercanas buscando refugio en el interior. En el recuerdo estaba el saqueo de 1596, cuando una escuadra anglo-holandesa, al mando del almirante Essex, atacó la ciudad.

La urbe se había quedado desierta. Solo los soldados desde los castillos de San Sebastián y Santa Catalina, y los marinos de las lanchas apostadas en La Caleta, Rota, Puerta de Sevilla y Sancti Petri, iban a ser testigos de lo que se le venía encima junto al vigía de la Torre Tavira, que no perdió detalle de lo que pasó el 5 de julio de 1797.

A las diez y media de la noche de aquel día, los ingleses empezaron a bombardear la plaza, a lo que le respondieron las fuerzas apostadas en la playa de la Caleta. En la madrugada, el mar de Cádiz ardía entre las llamaradas de los obuses y el estruendo de las explosiones que llegaban hasta el Arsenal de La Carraca. Afortunadamente en esta ocasión la suerte estuvo del lado español y el enemigo se retiró ante la feroz e irreductible defensa de las fuerzas de Mazarredo. La eficacia de las lanchas cañoneras construidas en La Carraca habían demostrado ser capaces de amedrentar a un poderoso enemigo, con Jervis y Nelson a la cabeza. Con hombres como Escaño, Gravina o Churruca a bordo de las cañoneras, Cádiz no podía sucumbir. Pronto los gaditanos regresaron a sus casas y agradecidos con el artífice de la gesta hicieron famosa la siguiente coplilla:

"De qué sirve a los ingleses
tener fragatas ligeras
sí saben que Mazarredo
tiene lanchas cañoneras"

Federico Gravina

Antonio de Escaño

Una lancha británica varada

A la mañana siguiente apareció varada en la playa de Santa María un bote grande y una lancha de mayores dimensiones, con la leyenda *H.M.S. Victory* pintada en su popa. Un nombre que parecía anunciar algo, como si fuera el presagio de acontecimientos futuros. La lancha pertenecía al legendario buque británico de tres puentes en el que años más tarde Horacio Nelson pasaría definitivamente a la Historia. Aquella palabra en inglés era el epílogo para una jornada gloriosa firmada por las armas españolas. Una epopeya donde el valor de unos hombres y la eficacia de las lanchas cañoneras habían sido capaces de amedrentar a un poderoso enemigo, con Jervis y Nelson a la cabeza, que inmediatamente marcharon a Tenerife en busca de una victoria que se les resistía encontrándose nuevamente, con el rechazo de otra ciudad valerosa, Santa Cruz, donde quedó maltrecho para siempre el brazo de Nelson cuya imagen mutilada se convirtió en el reflejo de aquella estrepitosa derrota inglesa.

Una batalla ganada

La victoria de Cádiz se había producido gracias a la inteligente decisión de no sacar los navíos españoles a buscar la batalla, abandonando su cómodo refugio para lanzarse irresponsablemente a los brazos de un enemigo implacable y mejor preparado. Para hacer una salida semejante y así de suicida hacía falta que la orden viniera de un almirante francés a quien los españoles debieran obediencia ciega. Pero el reloj de la historia todavía tenía que esperar para que el 21 de octubre de 1805 se tomara tan desafortunada decisión.

Vista de Cádiz desde la torre Tavira

Bombardeo de Cádiz

Fecha	3–8 de julio de 1797
Lugar	Cádiz, España
Resultado	Victoria española y parcial retirada del bloqueo británico
Beligerantes	
Reino Unido	Reino de España
Comandantes	
Horatio Nelson	José de Mazarredo
Fuerzas en combate	
2 navíos de línea 2 fragatas 3 Bombarda (buque)	136 lanchas 70 cañones 8 morteros 4000 regulares
Bajas	
1 fragata hundida navío muy dañado 3 bombardas lancha del HMS Victory varada	18 muertos 3 lanchas apresadas unos 100 prisioneros daños en la ciudad

El **ataque a Cádiz** llevado a cabo por la Royal Navy británica en 1797 consistió en un bombardeo fallido de la ciudad por varios buques al mando del Contraalmirante Horatio Nelson con el objetivo de forzar a la flota española, derrotada meses antes en la Batalla del Cabo de San Vicente, a abandonar la protección del puerto para enfrentarse a una flota de bloqueo comandada por el Almirante John Jervis.

El bombardeo de la ciudad por parte de los británicos fue un fracaso. Durante el mes de julio, después de una serie de ataques fallidos y con los navíos británicos siendo atacados contundentemente por las cañoneras españolas, bajo el mando del almirante Mazarredo, Nelson, frustrado, se dirigió hacia las Islas Canarias, mientras el conde de San Vicente, Jervis, retiraba la armada británica de Cádiz hacia el río Tajo, en Portugal, dejando un escuadrón de observación.

El 6 de febrero de 1798 salió la escuadra de Mazarredo del apostadero de Cádiz, ahuyentando a la división de exploración. Aun así, no tardaría en volver la escuadra británica y bloquear Cádiz, diluyéndose el bloqueo completamente el 20 de diciembre. La victoria de los españoles sobre los británicos acabó siendo un proverbial gracejo gaditano: *"¿De qué sirve a los ingleses tener fragatas ligeras, si saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras?"*

Antecedentes

El 19 de agosto de 1796, el primer ministro español Manuel Godoy firmó el Tratado de San Ildefonso con Napoleón Bonaparte, en aquel entonces asentado en el gobierno de la República Francesa. Dicho tratado supuso la declaración de guerra contra Gran Bretaña por parte española en octubre de ese mismo año. En un principio los resultados de las operaciones fueron positivos, pues

Gran Bretaña se vio obligada, ante la superioridad numérica franco-española, a evacuar sus posiciones en el Mediterráneo, Córcega y la Isla de Elba, tarea que fue llevada a cabo por la flota británica del Mediterráneo al mando del almirante John Jervis, que consistía en 15 navíos de línea frente a 38 franco-españoles. Sin embargo, los reveses para las fuerzas españolas sobrevinieron pronto. El 13 de octubre, la fragata *Mahonesa* fue apresada fácilmente por la *Terpsichore*; el 2 de diciembre el bergantín *Correo* corrió igual suerte a manos de la fragata *Southampton* cerca de Génova, y dos semanas después, frente a Cartagena, el comodoro Horatio Nelson, a bordo de la fragata *Minerve*, rindió la española *Sabina*, aunque tuvo que abandonarla al día siguiente.

Derrota de la flota española en el Cabo de San Vicente.

A principios de 1797, mientras el almirante Jervis se hallaba estacionado en Lisboa con sus fuerzas disminuidas por un fuerte temporal que azotó las costas atlánticas a lo largo del invierno, una flota española compuesta por 27 navíos de línea, 8 fragatas, 4 urcas, un bergantín y 28 lanchas cañoneras y bombarderas, al mando de Don José de Córdoba, zarpó de Cartagena con la intención de unirse a la flota francesa de Brest. Un convoy mercante se les unió en aguas de Málaga, entrando en Cádiz poco después junto a los navíos *Bahama*, *Neptuno* y *Terrible*. Córdoba siguió su ruta confiando plenamente en que Jervis contaba con apenas 10 navíos y no se molestó en tomar ninguna precaución defensiva. Sin embargo, Jervis había sido reforzado por 5 navíos al mando del contraalmirante William Parker. Por otro lado, Nelson, en la *Minerve*, se escurrió entre los navíos españoles sin ser detectado y notificó a Jervis cuál era su localización.

El 14 de febrero, los navíos de Jervis, 15 en total, sorprendieron a la altura del Cabo de San Vicente a la flota española en completo desorden. Córdoba ordenó formar una columna, pero parte de sus buques quedaron dispersos, a sotavento. Nelson, por iniciativa propia, se dirigió hacia el grupo más pequeño en una acción que resultaría decisiva. Jervis secundó su arriesgada maniobra y el combate se saldó con la captura de 4 navíos españoles, dos de ellos a manos de Nelson y su tripulación. Los británicos apenas sufrieron 400 bajas por 1318 españolas, además de haber hecho 3000 prisioneros.[19] La flota española se retiró entonces a Cádiz. La fragata *Terpsichore*, al mando del teniente Richard Bowen, siguió de cerca a los buques de Córdoba y abrió fuego contra el *Santísima Trinidad*, de 136 cañones, causándole 9 muertos y numerosos heridos.

En Cádiz Don José de Córdoba y gran parte de los mandos españoles en la batalla fueron sometidos a consejo de guerra. La mayoría de los enjuiciados fue desprovista de su cargo y suspendido en el servicio. Córdoba fue sustituido por José de Mazarredo, quien llegó a Cádiz el 8 de abril y tomó disposiciones tales como desarmar parte de los navíos para completar las tripulaciones de los restantes. También se ocupó de reforzar las defensas de la bahía, para lo cual armó 136 lanchas de

distintos tipos con las que formó divisiones establecidas en Rota, La Caleta, puerta de Sevilla y Sancti Petri. Tampoco Jervis permaneció inactivo: habiendo reparado sus navíos y recibido refuerzos desde Gran Bretaña, zarpó de Lisboa el 31 de marzo y se dirigió a Cádiz, donde destacó varios buques para apresar cuanta embarcación española estuviese a la vista. Sus principales víctimas fueron las fragatas *Elena* y *Ninfa*. La primera varó en la costa y la segunda fue apresada. En las mismas fechas Jervis se decidió a bombardear Cádiz. Su intención era obligar a Mazarredo a abandonar el puerto de Cádiz a la vez que entretener a sus marineros con tal de evitar un motín en la flota.

Ataque

Primer bombardeo

Una vez los preparativos estuvieron completados, la noche del 3 de julio, la bombardera *Thunder*, al mando del teniente John Gourly, cubierta por varias cañoneras, lanchas y barcazas al mando del contraalmirante Horatio Nelson, se posicionó frente al Castillo de San Sebastián a una distancia de aproximadamente 2500 yardas de los muros de la ciudad, que contaba en aquel entonces con cerca de 4000 soldados regulares, 70 cañones y 8 morteros para su defensa. La *Thunder* comenzó a bombardear la ciudad con gran acierto, pero su mortero pronto quedó inutilizado a causa del uso prolongado que venía sufriendo. Para garantizar la seguridad del buque, el navío *Goliat*, al mando del capitán Thomas Foley, la fragata *Terpsichore*, al mando del teniente Richard Bowen, y el cúter *Fox*, al mando del teniente John Gibson, levaron anclas y se aproximaron a la *Thunder* para brindarle su protección.

Federico Gravina, cuya flotilla fue derrotada por Horatio Nelson.

La retirada de la bombardera británica, que los españoles atribuyeron al efecto de los disparos de las cañoneras de las divisiones mandadas por Federico Gravina, reclamando además que los disparos del buque británico no causaron daño alguno,[21] fue la señal para que un gran número de cañoneras y lanchas armadas españolas abandonara la seguridad del puerto y trataran de apresar a la indefensa *Thunder*. Nelson, al frente de varias de sus lanchas, se dispuso a impedirlo y trabó combate con la flotilla española. El teniente español Miguel Tyrason, al mando de una lancha tripulada por 26 hombres, trató de apresar el bote de Nelson, que contaba apenas con 15 hombres. Un feroz combate cuerpo a cuerpo sobrevino, implicándose ambos oficiales a riesgo de perder la vida. Finalmente 18 de los españoles fueron muertos y Tyrason se vio obligado a rendirse. La flotilla española se retiró hacia las murallas perseguida por las unidades británicas, que apresaron, además de la lancha de Tyrason, dos cañoneras. A bordo de estos buques murieron el teniente de navío Juan Cavaleri y resultaron gravemente heridos Miguel de Irigoyen, Juan Ferriz y el guardiamarina Clavijo. Los prisioneros ascendieron a un centenar.

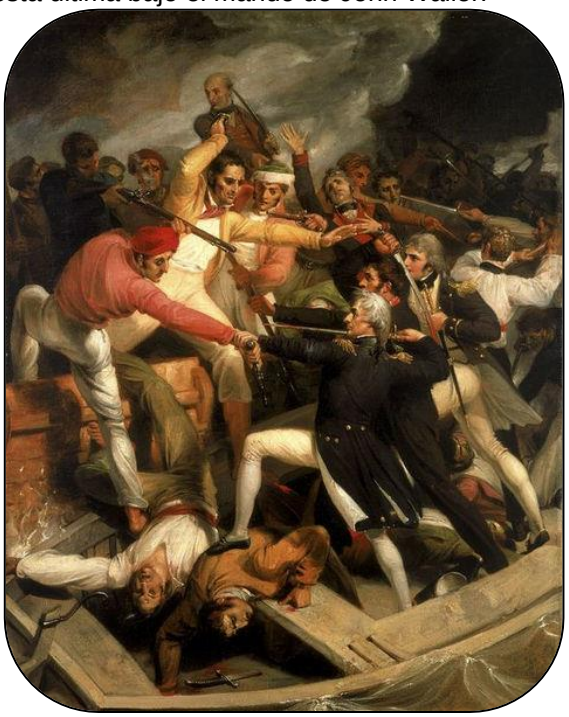
Las pérdidas británicas fueron comparativamente leves: la lancha del navío *Ville-de-Paris*, que fue rápidamente reparada por disposición del capitán Toubridge, del *Culloden*; 1 marinero muerto y una veintena de heridos, entre ellos el capitán Thomas Francis Fremantle, el guardiamarina Robert Tooley y el marinero John Sykes, quien resultó gravemente herido protegiendo la vida de Nelson. El contraalmirante, en su despacho sobre la acción, elogió el valor de Tyrason y el de los demás oficiales a los que había hecho prisioneros. Por otro lado, lamentó que la oscuridad hubiera impedido que sus órdenes se llevaran a cabo plenamente, cosa que, según afirmó, había impedido la captura de la flotilla española al completo.

Segundo bombardeo

El primer bombardeo no fue suficiente para obligar a Mazarredo a abandonar la seguridad del puerto gaditano. El almirante español se decantó por una defensa pasiva, confiando en que las numerosas baterías de costa protegerían su escuadra y la ciudad. Nelson eligió la noche del 5 de julio para lanzar otro ataque contra Cádiz. En esa ocasión disponía de tres bombarderas, la *Thunder*, la *Terror* y la *Strombolo*, que fueron juiciosamente emplazadas por el patrón del *Ville-de-Paris*, Bartholomew Jackson. Cubrían a estas unidades el navío *Theseus*, al mando del capitán Ralph Willett Miller, y las fragatas *Terpsichore* y *Esmerald*, esta última bajo el mando de John Waller.

El ataque causó en esta ocasión daños considerables en la ciudad y la escuadra española. Se produjeron tres incendios a lo largo de Cádiz, según el testimonio de un mercante neutral, y gran parte de la población huyó a las poblaciones limítrofes. Diez navíos, incluyendo el insignia de Mazarredo y el de Gravina, se vieron forzados a levar anclas y adentrarse en la bahía con tal de huir del cañoneo británico.

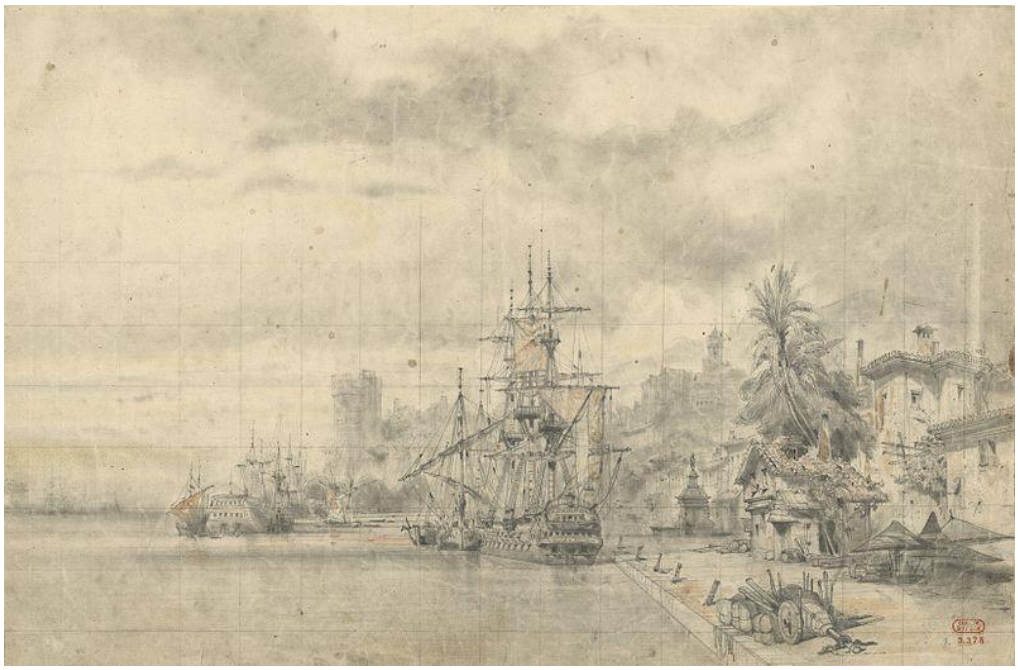
Del mismo modo que en la noche del 3 de julio, la flotilla de cañoneras españolas trató de poner fin al bombardeo, produciéndose un combate con las lanchas de Nelson sin que tuviera lugar ningún abordaje. Los británicos apenas sufrieron tres muertos y 17 heridos, entre ellos el capitán de marines Thomas Oldfield, los tenientes John Collins y John Hornsey, y los guardiamarinas John Collier y John Stephenson. Las bajas españolas se desconocen, aunque se estimaron superiores. Los españoles reclamaron por su parte el hundimiento de 3 botes y la lancha del navío *Victory*, que no tomó parte en la acción, pero tales pérdidas no fueron registradas por los oficiales de la Royal Navy.



Combate de Nelson con una lancha española en Cádiz. Richard Westall, 1806.

Consecuencias

Nelson sopesó la idea de realizar un nuevo bombardeo el día 8, pero vientos contrarios lo impidieron. Pese a ello la acción de saldó con un importante éxito británico, puesto que certificó el establecimiento del bloqueo de Cádiz, destinado a impedir el tráfico entre España y las colonias americanas. La flota británica creó durante algunos años lo que fue calificado de "ciudad movible frente a Cádiz". El bloqueo, que supuso el hundimiento del comercio gaditano, fue un rotundo éxito. Apenas 10 buques procedentes de las colonias lograron entrar en Cádiz y 16 salir de la ciudad; todos ellos buques pequeños de muy escaso tonelaje, lo cual les permitía burlar con garantías el férreo bloqueo impuesto. Buques de guerra británicos comenzaron además a merodear frente a las plazas americanas más frecuentadas (Veracruz, La Guaira, Montevideo),[29] de modo que algunos mercantes fueron apresados antes de llegar a su destino y otros se resistían a zarpar de tales puertos por temor a caer en manos británicas. La declaración de guerra de España a Gran Bretaña, en consecuencia, provocó una crisis sin precedentes, tanto en lo concerniente a las relaciones comerciales entre España y sus colonias como en la estructura de la flota mercante, en la que se cimentaba la interdependencia de España y sus posesiones americanas.



El puerto de Cádiz a finales del siglo XVIII.

1797, 25 JULIO. BATALLA DE TENERIFE[137].

Guerra anglo-española (1796-1802) Parte de Primera Coalición	
Fecha	22-25 de julio de 1797
Lugar	Santa Cruz de Tenerife, (Islas Canarias, España)
Resultado	Victoria decisiva española
Beligerantes	
Reino de España	Reino Unido de Gran Bretaña
Comandantes	
Antonio Gutiérrez de Otero	Horacio Nelson
Fuerzas en combate	
Guarnición española: • 1700 entre milicianos, marineros y soldados • Castillos, fortines y reductos fortificados a lo largo de la costa • 2 bergantines	**Royal Navy:** • 4 navíos,• 4 fragatas, • 1 balandra, • 1 goleta, Lanchas • 4000 soldados
Bajas	
32 muertos y 40 heridos	• 1 balandra hundida • 44 muertos en combate • 177 ahogados • 5 desaparecidos • 123 heridos • 300 prisioneros

[137] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Santa_Cruz_de_Tenerife_(1797)

La **batalla de Santa Cruz de Tenerife** de 1797 fue una batalla iniciada por el almirante de la Marina británica, Horacio Nelson, contra la ciudad de Santa Cruz de Tenerife para someter al archipiélago canario al mandato de la Corona británica. Este intento por parte de los ingleses de conquistar la isla se vio frustrado por las fuerzas de defensa de la ciudad, las Milicias Canarias, bajo el mando del general Antonio Gutiérrez de Otero.

Antecedentes

Planes de Nelson

El contralmirante Nelson contaba con los navíos HMS *Theseus* (74 cañones), HMS *Culloden* (74 cañones), HMS *Zealous* (74 cañones), HMS *Leander* (50 cañones), las fragatas HMS *Emerald* (36 cañones), HMS Seahorse (38 cañones), HMS *Terpsichore* (32 cañones), HMS *Fox* y la bombardera *Rayo*, capturada a los españoles. El comandante de la expedición organizó una fuerza de desembarco de aproximadamente 900 hombres para tomar la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, que estaba protegida por varios fortines artillados situados en la costa y en las alturas.

- **Primera fase**: La maniobra de Nelson, en una primera fase, consistía en desembarcar en la playa de Valleseco (a unas dos millas al nordeste de la ciudad), avanzar hasta el montículo Altura, tomar por retaguardia el castillo de Paso Alto y desde allí negociar la rendición de la ciudad.
- **Segunda fase**: Si al finalizar la primera fase no se conseguía la rendición, se iniciaría una segunda fase, en la que se enviarían fuerzas para desembarcar en la ciudad y tomarla en combinación con las de Valleseco.

Preparación de la defensa

Los planes de Nelson comenzaron a torcerse, ya que sus buques fueron avistados en la noche del 21 al 22 de julio y el gobernador de Tenerife, el teniente general Gutiérrez, dio la orden de preparar las defensas para un inminente ataque, por lo que reunió y desplegó por la zona todas las fuerzas isleñas de las que disponía, siendo en su gran mayoría milicias formadas por los propios vecinos de la isla (la defensa de cada una de las Islas Canarias corría a cargo de estas milicias, sin apenas militares venidos del resto de España, salvo algunos mandos), además de un destacamento francés.

Nelson herido durante el ataque, óleo de Richard Westall

Los ataques

Primer intento

En la madrugada del día 22 de julio, tres fragatas inglesas se situaron a unas tres millas de tierra, y comenzó el movimiento de dos formaciones de lanchas de desembarco hacia la costa. La primera, con 23 lanchas, se dirigió al barranco del Bufadero para llevar a cabo la primera fase del plan. La segunda, con 16 lanchas, navegó hacia Santa Cruz para realizar la segunda fase del plan. El hecho de que los defensores ya estuvieran alertados de los planes de Nelson y la presencia de vientos desfavorables, hicieron fracasar este primer intento.

Segundo intento

Sobre las diez de la mañana del día 22, las fragatas inglesas fueron remolcadas por las lanchas para fondear todo lo cerca que pudieron del Bufadero, y se produjo el desembarco de unos 1000 hombres en la playa de Valleseco. A pesar de que tomaron una pequeña cota, no pudieron

progresar al encontrarse con el fuego cruzado de los defensores, que disparaban desde el castillo de Paso Alto y desde otras posiciones fortificadas; luego no pudieron tomar dicho castillo. Además, el teniente general Gutiérrez envió refuerzos para ocupar los pasos de Valleseco, que se prepararon para frenar una posible incursión en la ciudad de los asaltantes de Paso Alto. Tras un intercambio de fuego el 23 de julio y debido a lo escabroso del terreno, a la imposibilidad de movimientos y a la carencia de fuego naval de apoyo, los ingleses iniciaron su retirada y se reembarcaron en la noche del 23 al 24 de julio. El segundo intento tampoco resultó exitoso.

Tercer y último intento

Las fragatas inglesas levaron anclas y se alejaron de la costa. Mientras tanto, Gutiérrez, esperando un nuevo ataque, cambió su despliegue; dejó un pequeño destacamento en Paso Alto, concentró fuerzas para la defensa de la ciudad, reforzó las defensas de los puertos y mantuvo la alerta en las instalaciones defensivas.

A la vista de sus dos fracasos, Nelson decidió atacar frontalmente Santa Cruz, con un desembarco en el muelle al frente de sus tropas; el capitán de navío Troubridge, anterior jefe de la fuerza de desembarco también iba a participar en el asalto. Trataba de desembarcar en masa en el muelle, tomar el Castillo de San Cristóbal y desplegarse en la plaza de la Pila para reprimir cualquier conato de insurrección popular.

A última hora del 24 de julio, los ingleses llevaron a cabo la preparación del desembarco. Unos 700 soldados embarcaron en seis grupos de lanchas, 180 embarcaron en la balandra Fox y otros 80 lo hicieron en una goleta apresada a los españoles.

Cañón Tigre, el cañón que le arrancó el brazo a Nelson.

A primera hora del 25 de julio, las lanchas de desembarco comenzaron a navegar hacia el muelle, en plena noche, con visibilidad escasa y prácticamente en silencio total. Según parece, los ingleses cubrían sus lanchas con lonas, para evitar ser descubiertos, pero la fragata española *San José* las detectó y dio la alarma, y el castillo de Paso Alto hizo lo mismo. Las baterías hicieron fuego sobre las fuerzas invasoras, y al mismo tiempo la resaca dispersó las lanchas. Solamente tres grupos pudieron dirigirse al muelle, de los que únicamente lograron desembarcar los hombres de cinco lanchas. Las restantes se estrellaron contra las rocas, donde tuvieron que soportar el fuego de la artillería y la infantería españolas. Al mismo tiempo, las baterías defensoras hicieron blanco sobre la *Fox*, le causaron 97 muertos y gran cantidad de heridos, y terminaron por enviarla al fondo del océano con mucho material y municiones.

Nelson viajaba en el cuarto bote de los que lograron desembarcar, pero antes de llegar a tierra firme recibió un impacto procedente del cañón Tigre, que le destrozó el brazo, obligando a evacuarle de inmediato. El cañón es conservado en el Centro de Interpretación del Castillo de San Cristóbal, en Santa Cruz de Tenerife, con muchos otros objetos. Como las banderas del buque insignia, el HMS *Theseus* (74 cañones), y de la fragata HMS *Emerald* (36 cañones). Los tres grupos de lanchas restantes, arrastrados por el mar, fueron castigados por la artillería, y algunas desembarcaron al sur de la ciudad. Unas cuantas, dirigidas por Trowbridge lo hicieron en la playa de la Caleta y llegaron a la plaza de la Pila para aguardar la llegada de las demás. La mayoría de las unidades desembarcó en la playa de las Carnicerías, desde donde avanzaron por tierra con cierto éxito hasta que fueron arrinconados en la plaza de Santo Domingo. A Trowbridge se le agotó la paciencia y dejó la plaza de la Pila para unirse a los atacantes de Santo Domingo, donde fueron rodeados por los defensores, que les obligaron a refugiarse en el convento de Santo Domingo.

El teniente Vicente Siera capturó cinco soldados ingleses en la plaza de la Pila y los entregó al General Gutiérrez, dándole información sobre la situación de las fuerzas británicas encerradas en el Convento, lo que levantó el ánimo de Gutiérrez que estaba mal informado y creía que estaba perdiendo la batalla.

Gutiérrez, de forma presta, movió sus fuerzas y fijó a los británicos en sus posiciones. Ocupó el muelle para evitar la llegada de refuerzos y aumentó la intensidad del cerco alrededor de la iglesia de Santo Domingo. Todos los intentos de ayuda de Nelson a sus hombres cercados fueron infructuosos. Aquella situación llevó a Trowbridge a negociar con Gutiérrez, y logró una capitulación honrosa y la salvación de la vida de sus hombres. El tercer y último intento también fracasó.

Bandera de la fragata HMS Emerald, tomada a los británicos y conservada en el Museo Histórico Militar de Canarias.

La rendición se firmó el día 25, y los más de 300 ingleses que estaban en Santo Domingo desfilaron hacia la plaza de la Pila y reembarcaron en embarcaciones inglesas y algunas españolas.

Cifras

En aquel ataque, en el que Nelson afirmó que había tenido que luchar contra 8000 defensores, cuando en realidad solo fueron 1700, los británicos sufrieron grandes pérdidas tanto humanas como materiales. Según el parte rendido por Nelson a Jervis, tuvo un total de 349 bajas (44 muertos en combate, 177 ahogados, 5 desaparecidos y 123 heridos). En cambio, las bajas españolas se redujeron a 72 (32 muertos y 40 heridos).

1797, 11 OCTUBRE, BATALLA DE CAMPERDOWN.[138] [139]

Beligerantes	
Gran Bretaña	República de Batavia[140]
Comandantes	
Almirante Adam Duncan	VA Jan de Winter
Fuerza	
14 navíos de la línea 4 fragatas 6 balandras	11 navíos de la línea 8 fragatas 7 balandras

Se sabe que los planes no suelen resultar tal como se pensaron, pues siempre existe algún tipo de elemento que pone en riesgo la operación y es precisamente en estos momentos cuando la pericia de un comandante y la destreza de sus subalternos juega un papel fundamental para conseguir el éxito.

La batalla de Camperdown es un buen ejemplo de este tipo de situaciones, donde dos almirantes libraron una batalla naval muy distinta a la que habían llegado a imaginar y cuyo resultado pudo haber influido en el desarrollo de las guerras napoleónicas. Además de considerarse el precursor de la táctica que utilizaría lord Nelson en Trafalgar.

---

138 https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Camperdown
139 https://www.todoababor.es/historia/la-batalla-de-camperdown/
140 Nombre que tomó parte de lo que hoy se conoce como Países Bajos

Contexto histórico

Entre 1794 y 1796 los mares del norte de Europa eran un verdadero campo de batalla y para Francia solo había habido malas noticias. Aunque el cargamento de trigo había llegado a puerto, en el Glorioso 1° de Junio, el almirante Howe los había vapuleado y en las operaciones posteriores, solo habían recibido más daños.

Para intentar debilitar al enemigo en 1796 el gobierno galo puso Irlanda en su punto de mira. Era conocida la animadversión de los irlandeses por los ingleses, pues eran tratados como una mera colonia donde crecía mucho el sentimiento de independencia. Por lo tanto, la idea de hacer estallar una rebelión y que dicha insurrección podía ser apoyada por Francia podía resultar factible y dejaría a Gran Bretaña debilitados y Francia tendría a un aliado a tiro de piedra.

Ubicación de Camperdown en el Mar del Norte

Lamentablemente para las aspiraciones de libertad de los irlandeses, la expedición fue un desastre. Si bien pudieron esquivar la flota británica, una tormenta hizo el trabajo en su lugar. Aunque victoriosos, los británicos tampoco estaban mejor. Las duras condiciones de la vida en un buque de guerra y los bajos salarios habían hecho mella en la paciencia de los marineros, quienes protagonizaron los motines de Spithead y Nore.

Ante este estancamiento, surgió un elemento que podría decantar la balanza a favor de los galos, Holanda. Desde hacía dos años Francia había invadido dicha nación e instalado un gobierno favorable a sus intereses. Pero lo más importante era que habían conseguido hacerse con la flota holandesa; lo que suponía una bendición para la armada francesa ya que si ambas escuadras se juntaban se crearía una fuerza lo suficientemente fuerte como para infligir grandes daños a los británicos.

Para evitar tal situación los británicos reunieron un grupo de buques y los destinados en el Mar del Norte, creando una nueva flota bajo el mando del almirante Duncan. Su misión era partir hacia Texel (en Holanda) y bloquear la costa para que el enemigo no se hiciese a la mar. Empezaba pues una de las más curiosas campañas navales dirigida por dos grandes almirantes.

El gran truco de Duncan

Con el motín, aún en desarrollo, Duncan había visto que sólo conservaba el buque insignia, HMS Venerable navío de línea de tercera clase de la clase Culloden de 74 cañones; el navío de cuarta clase HMS Adamant con 50 cañones y la fragata de sexta clase HMS Circe, clase Enterprise, artillada con 28 piezas.

La batalla de Camperdown, 1799[141]

Con esas disminuidas fuerzas, le llegó el rumor que la flota del VA holandés se haría pronto a la mar. En clara inferioridad numérica, se presentó en las costas de Texel y montó guardia durante tres días.

Aun contando con vientos favorables, Duncan sabía que podría ser barrido en cualquier momento tan pronto cambiasen los vientos para los holandeses y que su derrota dejaría a Gran Bretaña en un grave peligro. Por este motivo ordenó a la fragata Circe, que estuviera

141 https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Philip-James-de-Loutherbourg/781927/La-batalla-de-Camperdown,-1799.html

emitiendo una gran cantidad de mensajes sin ningún tipo de sentido mediante banderas de señales; sin importar el texto. La idea era hacer creer que se estaban dando órdenes a un gran número de naves, más allá del horizonte. También, camufló sus buques para dar la impresión de que eran buques distintos los que patrullaban.

El truco resultó, ya que de Winter creyó que tras el horizonte se encontraba una fuerza enemiga mucho más numerosa. Entre tanto llegaron los navíos Russell (74) y Sans Pareil (80) este último francés había sido capturado en el Glorioso 1° de Junio.

En el cuarto día, pese a los refuerzos, la situación era igual de peligrosa, pues los vientos eran propicios para los holandeses. Duncan ordenó que sus 5 buques se situaran en línea en el estuario de Marsdiep y que combatieran hasta que se hundieran; de este modo también bloquearían esta zona. Para alegría del almirante británico, esta lucha jamás se produjo ya que de Winter todavía creía que había una gran flota británica y sus tropas aún no estaban listas para embarcarse.

Posteriormente el 10 de junio llegaron 6 navíos británicos de refuerzo y también pronto llegaría una flota rusa que debía apoyar un desembarco anglo-ruso que invadiría Holanda. Mientras tanto, el gobierno inglés consiguió terminar con el motín.

Zarpe de los Neerlandeses

El VA de Winter tenía órdenes de dirigirse a Brest y unirse a la flota francesa para invadir Irlanda. No obstante, de Winter se manifestó en contra del plan, pues lo veía poco viable, en especial tras el primer revés de los galos y creía que sería imposible evadir la Royal Navy pues tenían otra flota para proteger el canal de la Mancha.

También estaba preocupado por su dotación, menos entrenadas que los británicos en artillería y menos fiables en cuanto a lealtad. Bastantes marinos habían sido reclutados a regañadientes y la mayoría de la flota era conservadora y partidaria del depuesto Estatúder; que veían a los franceses como invasores en vez de libertadores.

Sin contar que debería combatir contra la flota de Duncan, la cual merodeaba cerca y desconocía su verdadero tamaño. No obstante, el gobierno de la República de Batavia le ordenó partir, mientras le recordaba “cuantas veces los almirantes holandeses han mantenido el honor del pabellón nacional incluso cuando sus fuerzas eran inferiores a las del enemigo”. En pocas palabras, debía hacerse a la mar para no quedar desacreditados. Una gran victoria frente a Gran Bretaña, un archienemigo histórico de Holanda probablemente aumentaría el apoyo popular al nuevo régimen.

Zarpe Flota Neerlandesa

La batalla

Para la batalla, Duncan había pensado emular al almirante Howe e intentaría realizar la misma acción que en la batalla del Glorioso 1° de Junio; situarse en paralelo y luego ordenar que

cada buque rompiese la línea de batalla enemiga por un sitio distinto, terminando en una lucha de acciones individuales entre los navíos.

Respecto a su predecesor, Duncan contaba con la ventaja de tratarse de una táctica naval más conocida y aceptada por sus comandantes, los cuales sabían que era exitosa.

Por su parte, de Winter decidió que aquella ocasión la prudencia sería la mejor estrategia. Todavía no conocía el tamaño de la fuerza a la que se enfrentaba y dada a la escasa preparación de sus marinos, no podía permitirse hacer maniobras marineras demasiado elaboradas.

Además, con su experiencia contra los británicos, decidió que para repeler su ataque lo mejor era formar sus buques en una sólida línea de batalla para maximizar su potencia de fuego.

Ambas flotas levaron anclas y tardaron unas horas en avistarse. Gracias a la fragata Circe el enemigo fue divisado oportunamente. Estaban cerca de la costa de Holanda septentrional, conocida por sus corrientes frías y fuertes vientos; aunque no impidió que los civiles que vivían en la zona colindante se congregaran para ver el encuentro.

A la 9 de la mañana del 11 octubre 1797, Duncan movió la primera ficha al ordenar que la flota formara en línea e intentase acercarse a los holandeses para lanzar el ataque planeado. Por la forma de moverse, de Winter se percató de las intenciones de Duncan y dirigirse hacia aguas menos profundas, manteniendo la formación; de esta forma los británicos quedarían concentrados en un punto y mientras intentasen reorganizarse, podría obtener ventaja. Además, cabía la posibilidad de que alguno de ellos se varara.

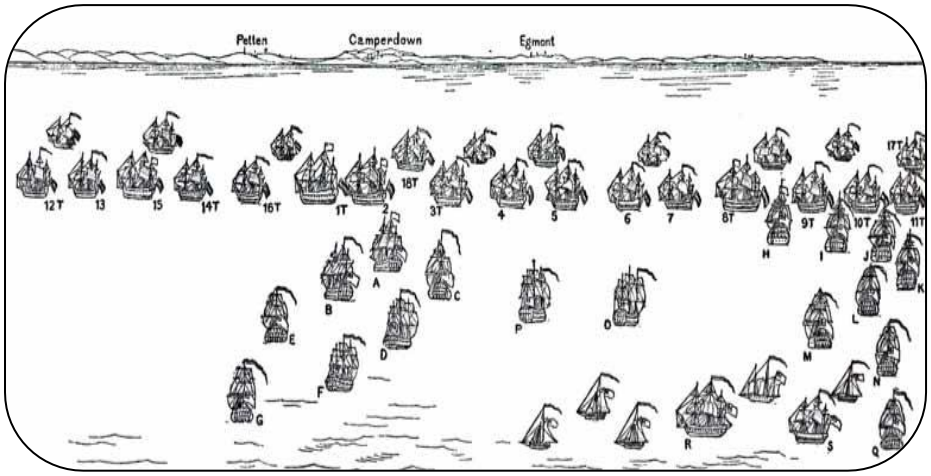
Duncan observó los movimientos holandeses y tuvo que corregir la ruta en más de una ocasión. Después ordenó disparar un cañón para indicar a sus comandantes que el momento había llegado, era las 11:00.

Luego, para evitar un contraataque holandés, ordenó anular el ataque y en vez de atacar en forma individual, la flota formaría en dos columnas contra la formación enemiga: una a barlovento mandada por Duncan y otra a sotavento bajo Onslow.

La idea era buena, pero de repente algunos buques del escuadrón de sotavento indicaron que no entendían el mensaje. ¿Qué estaba pasando? La respuesta, es que, si bien esta táctica ya estaba en los códigos de señales, la flota de Duncan se componía de buques que estaban en otras flotas y no todos tenían los códigos actualizados.

Para suerte para Duncan, sus comandantes tras la batalla del Glorioso 1° de Junio habían aprendido la lección y ante la duda, lo mejor era seguir con el ataque.

Duncan sólo pudo ver impotente como sus buques continuaban acercándose al enemigo, eso sí apiñados y desordenados; por lo que tuvo que poner orden mientras decía: Estoy decidido en luchar por tierra si no puedo hacerlo en el mar.



Plan de acción del combate naval de Camperdown.

Mientras de Winter quedaba confundido por las maniobras británicas, se percató que, a causa de la inexperiencia de sus marinos, se habían abierto brechas en su formación. Sabiendo que esto suponía un riesgo terrible, ordenó a sus fragatas y buques menores (los cuales estaban mejor armados que las fragatas británicas) que formaran una segunda línea de batalla para cubrir los espacios; eran la 12:05.

Finalmente llegó el momento decisivo, ambas flotas terminaron el acercamiento y empezó el combate: costado contra costado, abordajes y fuego de fusilería. Es interesante comentar que los holandeses combatían igual que los ingleses; es decir, en lugar de apuntar a las velas y mástiles (como los franceses) preferían disparar directamente a los cascos de los enemigos; por lo que los británicos siempre consideraron esta batalla como un duelo ante un rival igual.

En medio de la refriega, un proyectil impactó en el palo mayor del navío insignia, rompiendo su parte superior; cayendo la insignia del almirante. La insignia del almirante es un elemento de gran importancia y su arriada podría ser interpretado como un signo de capitulación.

Almirante Duncan recibe la espada del almirante De Winter en la Batalla de Camperdown, por Samuel Drummond (1827)

Pero antes de que el caos se propagara por las filas británicas, el marinero Jack Crawford tomó la insignia y trepando en medio de una lluvia de balas y astillas, consiguió clavarla en su sitio; evitando que la flota cayera en caos.

Poco a poco de Winter y los buques del centro entraron en acción. Fue el lugar donde se combatió más duro para repeler a los británicos y donde más bajas hubo.

Viendo tal destrucción el contralmirante Johan Arnold Bloys van Treslong reorganizó lo que quedaba de retaguardia e intentó socorrer a de Winter en su buque insignia. Lamentablemente todos los intentos fueron frustrados a causa del cambio del viento y en medio de los ataques británicos y la costa, le era imposible maniobrar.

El contralmirante Samuel Story, no solo había salvado a su buque, sino que embarcó en una fragata para seguir el combate. Viendo el desarrollo de los acontecimientos también decidió evacuar los buques menores.

Su marcha precedió la maniobra de Onslow, quien tras el éxito en la retaguardia ordenó que los buques menos dañados apoyaran el ataque al centro. La batalla estaba decidida y el golpe final vino de mano del capitán William Blight, quien le propinó una andanada a la popa del buque insignia.

De Winter viendo que no tenía escapatoria, ni vendrían refuerzos, con su buque totalmente desmantelado y con un total de 156 bajas entre heridos y muertos decidió arriar el pabellón de combate y rendirse.

De Winter fue traído ante Duncan. Aquel, en señal de rendición quiso entregarle su sable; pero para sorpresa de todos los presentes incluido el mismo almirante holandés, Duncan en un acto

de respeto al enemigo vencido se negó a tomarlo mientras decía: Preferiría estrechar la mano de un hombre valiente en vez tomar su espada.

El balance final fue de 203 muertos y 622 heridos en las filas británicas; mientras que los holandeses sufrieron 540 muertos, 620 heridos y 11 buques capturados.

En Gran Bretaña la batalla fue enormemente celebrada. Pese a los motines, el espíritu y el poder de la armada seguían intactos; había un nuevo éxito digno de brillar al lado de las grandes batallas de la Royal Navy.

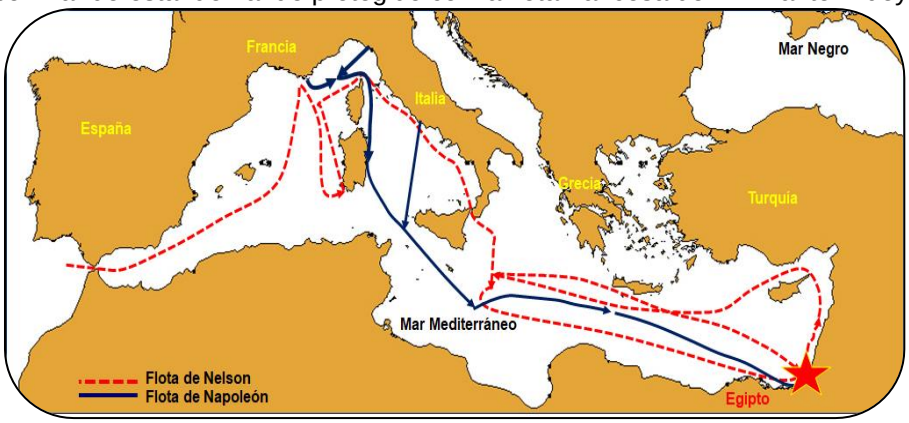
Desde el punto de vista holandés fue una desastrosa derrota. En el consejo de guerra resultante, excluía al VA de Winter quien quedó rodeado por una especie de aureola de héroe y evidentemente al gobierno se consideró 100% libre de cualquier tipo de responsabilidad. Pero se había sufrido una gran derrota y a ojos de los políticos alguien tenía que cargar con la culpa.

Bajas	
• 203 muertos • 622 heridos	• 540 muerto • 620 heridos • 7 navíos de línea capturados • 4 fragatas capturados

1798, 1° AGOSTO, BATALLA DE ABOUKIR O DEL NILO

Beligerantes	
República Francesa	Reino de Gran Bretaña
Comandantes	
François-Paul Brueys D'Aigalliers	**Horatio Nelson**
Fuerzas	
• 13 navíos de línea (uno de 120 cañones, tres de 80 cañones, nueve de 74 cañones) y cuatro fragatas	• 14 navíos de línea (trece de 74 cañones y uno de 50 cañones)

En cumplimiento al plan mediante el cual se afectaría seriamente la economía inglesa, consistente en la conquista de la India, Napoleón condujo una poderosa expedición militar a Egipto. El transporte por mar de esta fuerza fue protegido con la flota francesa del Almirante Brueys.



Persecución de la flota francesa por Nelson[142]

[142] https://www.todoababor.es/historia/batalla-del-nilo-o-batalla-de-aboukir-1798/

Nelson recibió la misión de destruir esta fuerza para lo cual efectuó una larga rebusca en el Mediterráneo hasta localizar la flota francesa en la Bahía de Aboukir, que ya había desembarcado las tropas en Alejandría.

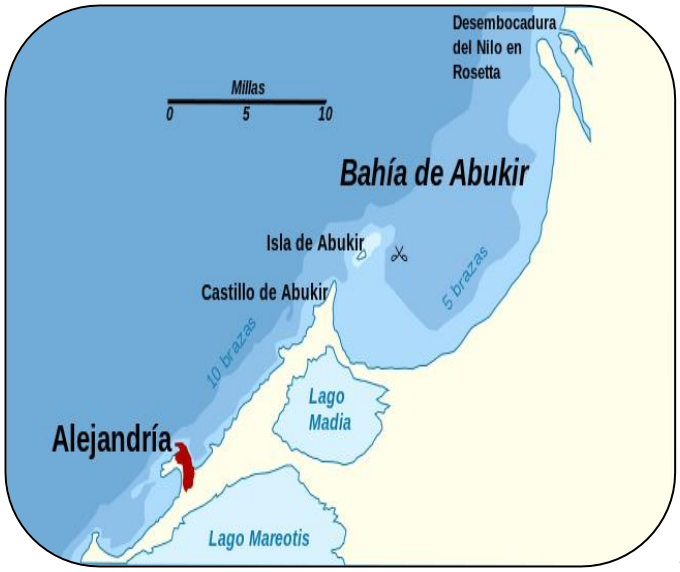
Nelson decidió atacar de inmediato al sorprender a los franceses fondeados en línea de fila y amarrados entre sí proa con popa, formando una muralla defensiva flotante, como era el procedimiento normal.

La idea francesa era cerrar la bahía con esta muralla, que corría de los bajos de un extremo al otro, de manera de impedir el ingreso a al interior. Como parte de la dotación francesa se encontraba en tierra haciendo aguada y víveres, se pensó que esta disposición permitiría defenderse bien de un ataque.

Nelson en la batalla de Aboukir o del Nilo[143]

Comenzaba a atardecer y se presenta Nelson con su flota. Los franceses suponían que la acción se iniciaría al amanecer del día siguiente. Pero Nelson los sorprende y los ataca de inmediato.

La táctica tradicional consistía en formar la línea de batalla paralela a la del enemigo, pero Nelson, para evitar que el primer buque sufriera las salvas de todos los enemigos, dispuso que el primer buque fondeada frente a la primera nave francesa, el segundo buque frente a la siguiente nave enemiga y así sucesivamente.



144

Pero, el primer buque inglés notó que había un gran espacio entre la nave de vanguardia francesa y los bajos de la costa y decidió ingresar al interior de la formación enemiga y atacarla por ambas bandas.

Así, el ataque se concentró inicialmente en la vanguardia francesa dejando a la retaguardia descolocada e imposibilitada de participar por tener el viento en contra.

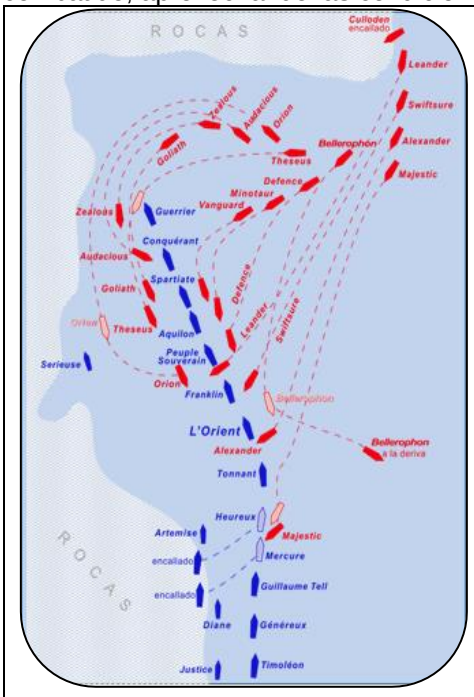
Iniciado el ataque, algunos comandantes cruzaron con sus buques por la proa y centro de la línea enemiga dejando a los franceses entre dos fuegos, contribuyendo a consolidar la victoria. El buque insignia, el “Orient” de 120 cañones, fue destruido al volar su santabárbara.

---

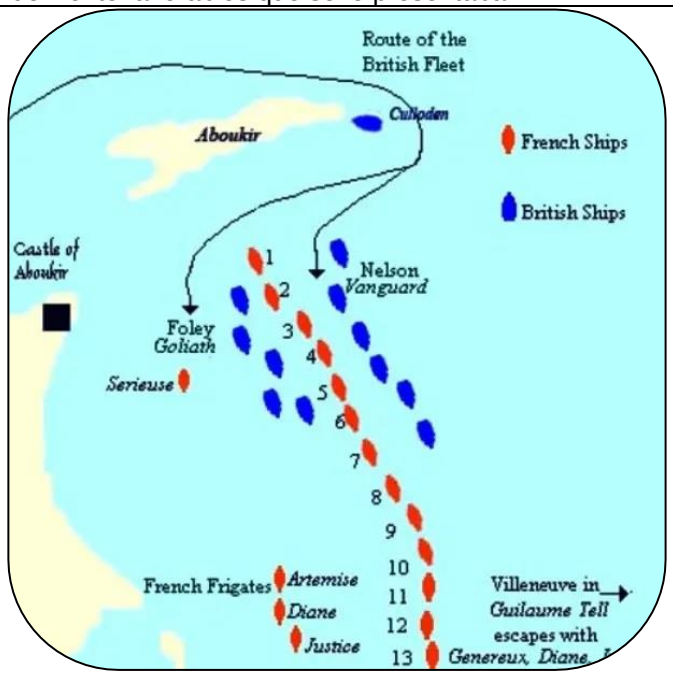
[143] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

[144] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo

Al amanecer, el Almirante Villeneuve escapó con 4 buques de la retaguardia, que no habían combatido, aprovechando las condiciones de viento favorables que se le presentaban.



145



146

Los franceses perdieron 11 de sus 15 buques y 3.200 hombres mientras que los ingleses sufrieron daños en sus unidades y tuvieron 895 bajas.

Nelson recibió honores y fortuna, demostrando en esta acción su extraordinaria capacidad como táctico y líder.

Napoleón quedó aislado de Francia y sólo casi medio año después pudo volver secretamente sin sus tropas, las que debieron mantenerse en Egipto por más de dos años, sufriendo grandes bajas.

Bajas	
República Francesa	Reino de Gran Bretaña
• 2000-5000 bajas • 2 navíos de línea destruidos • 9 navíos de línea capturados • 2 fragatas destruidas • 3000-3900 capturados	• 218 muertos y 617 lesionado

Consideraciones de la batalla:

Destaca la tenacidad y perseverancia con que Nelson efectúa con empeño la rebusca del enemigo.
Se evidencia una excelente doctrina común de sus comandantes.
Nelson hace uso de la *Sorpresa* al atacar de inmediato, antes del anochecer, y al *concentrar* sus fuerzas sobre una parte del enemigo.
Los británicos ingresan al interior de la formación francesa, atacándolos por las dos bandas. La flota francesa no estaba preparada para defenderse por ambas bandas (personal desembarcado)
Nelson conquista el Control del Mar en el Mediterráneo y salva a la India.

145 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo
146 https://es.topwar.ru/232757-morskoe-srazhenie-pri-abukire.html

1801, 2 ABRIL, BATALLA DE COPENHAGUE[147]

La "batalla más dura" del almirante Lord Nelson, contra la flota y la capital danesas de Copenhague el 2 de abril de 1801

Almirante Lord Nelson

Príncipe heredero danés Federico

Como una forma de contrarrestar la efectividad de las operaciones navales desarrolladas en su contra por Inglaterra, particularmente el bloqueo marítimo a que estaba sometido, Napoleón promovió la formación de la Liga de los Neutrales con Dinamarca, Rusia, Suecia y otras ciudades estados.

Beligerantes	
Reino Unido	**Reino de Dinamarca y Noruega**
Comandantes	
Hyde Parker	Olfert Fischer
Horatio Nelson	Steen Bille
Fuerzas	
Nelson • 12 navíos de línea • 5 fragatas • 7 bombardas • 6 buques menores Parker (reserva): • 8 navíos de línea	Fischer: • 7 navíos de línea • 10 buques menores Bille: • 17 navíos de línea • 1 batería terrestre

Inglaterra envió al Almirante Sir Hyde Parker al Báltico con instrucciones de atacar a los miembros de la Liga y lograr su disolución. El segundo en el mando era el Almirante Nelson.

Después de atravesar el Paso de Sund, pegados a la costa sueca asumiendo acertadamente que sus fuertes no dispararían por los desacuerdos políticos que tenía Suecia con el zar de Rusia, que patrocinaba la Liga, la escuadra inglesa quedó en condiciones de atacar a la flota danesa, escogida prioritariamente como blanco por el alto riesgo de que Napoleón la utilizara para operar contra Inglaterra.

[147] https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-copenhagen/

Las unidades danesas estaban bajo la protección de sus fuertes y de una línea de baterías flotantes.

La noche del 30 al 31 de marzo fue usada en sondar y reconocer los sectores más importantes del canalizo por donde deberían navegar.

En la aproximación al combate después de haber permanecido fondeados al SE de Copenhague, se vararon tres navíos sin que esto interfiriera lo planificado.

El Almirante Parker, que debía intervenir desde el norte para neutralizar las poderosas baterías que protegían la ciudad y el extremo norte del canalizo, sólo pudo observar el desarrollo de la batalla sin poder participar en las acciones como estaba planeado por impedírselo la dirección del viento que le era adversa.

Cámara del HMS Elephant la noche antes de la batalla por Thomas Davidson

HMS Elephant buque insignia de Nelson

Constatando, en medio del combate, que Nelson estaba en malas condiciones bajo el fuego enemigo le ordenó, mediante banderas, que se retirara. Aquí se dio el hecho de que Nelson, mirando la orden con el catalejo puesto en su ojo ciego dijo que no veía la señal que le está mandando el Almirante Parker y dispuso continuar la lucha.

En realidad, Nelson consideró de mayor peligro retirarse y concibió establecer una tregua negociando su salida con el Príncipe danés, incluidos sus buques varados, a cambio de no bombardear la ciudad. Lo propuesto fue aceptado, aunque Inglaterra fue duramente criticada internacionalmente por la forma innoble en que fue logrado.

Nelson también intentó persuadir al Príncipe para que se retirara de la Liga, pero este se negó terminantemente. Sin embargo, con la muerte del Zar en esos días la alianza se disolvió.

Así, los neutrales que pretendían reemplazar a la Marina Mercante francesa para obtener las correspondientes ventajas económicas que el tráfico comercial representaba, no lograron su intento.

Bajas	
• 350 muertos • 850 heridos	• 1600-1800 muertos o heridos • 3 buques hundidos • 12 buques capturados

Buques y Armamentos en la Batalla de Copenhague

La vida en un velero de guerra de los siglos XVIII y XIX, particularmente en los grandes navíos de línea, era ajetreada y dura. La disciplina se imponía con extrema violencia, las pequeñas infracciones se castigaban con latigazos públicos. La comida, lejos de ser buena, se deterioró a medida que los buques pasaban tiempo en el mar. El agua potable era escasa y generalmente salobre. La escasez de cítricos y verduras frescas hizo que el escorbuto se estableciera rápidamente. El gran peso de las armas y el equipo y la necesidad de trepar por los aparejos en condiciones climáticas adversas con frecuencia causaban lesiones graves.

Los buques de guerra llevaban su armamento principal en baterías laterales a lo largo de los costados. Los buques se clasificaron según el número de cañones que llevaban o el número de cubiertas que llevaban baterías.

El tamaño del arma en la línea de buques de batalla era de hasta 24 libras, disparando pesadas bolas de hierro o balas de cadena y eslabón diseñadas para destrozar aparejos. La primera descarga, cargada antes de que comenzara la acción, era siempre la más eficaz.

Los buques maniobraron para lanzar andanadas de la manera más destructiva; el mayor efecto se lograba disparando a la popa o la proa de un enemigo, de modo que el disparo recorría la longitud del buque, causando estragos y destrucción.

Los buques daneses en la Batalla de Copenhague estaban amarrados a los embarcaderos. Los buques británicos anclaron junto a la flota danesa amarrada y los disparos fueron de costado a costado a una distancia de unas pocas yardas.

Artilleros en la cubierta principal[148]

Los buques llevaban una variedad de armas más pequeñas en la cubierta superior y en el aparejo, desde cañones giratorios que disparaban metralla o botes (bolsas de balas de mosquete) hasta mosquetes y pistolas de mano, cada tripulación buscaba aniquilar a los oficiales y marineros enemigos en la cubierta.

Las heridas en los combates navales del siglo XVIII eran terribles. Las balas de cañón arrancaron extremidades o, al golpear cubiertas de madera y amuradas o armas y estructuras metálicas, arrojaron fragmentos de astillas por todo el buque y causaron heridas horribles. La caída de mástiles y aparejos infligió graves lesiones por aplastamiento. Los marineros estacionados en lo alto cayeron al mar por el colapso de los mástiles y los aparejos y se ahogaron. Se causaron grandes pérdidas cuando un buque finalmente se hundió.

Las tripulaciones de los buques de todas las naciones eran duras y disciplinadas. Los británicos, con un servicio de bloqueo continuo contra Francia y España, estaban particularmente bien entrenados.

Los comandantes británicos eran responsables de reclutar a la tripulación de sus buques. Los hombres fueron llevados dondequiera que pudieran encontrarlos, en gran parte por la pandilla de prensa. Todas las nacionalidades sirvieron en buques británicos, aunque varios buques permitieron que los tripulantes daneses se transfirieran en lugar de servir contra sus propios compatriotas.

[148] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

La lealtad de una tripulación residía principalmente en su buque. Una vez que el fragor de la batalla se calmó, hubo poca animosidad contra el enemigo. Las tripulaciones británicas hicieron grandes esfuerzos para rescatar a los marineros de los buques daneses que se estaban hundiendo al final de la Batalla de Copenhague.

La batalla

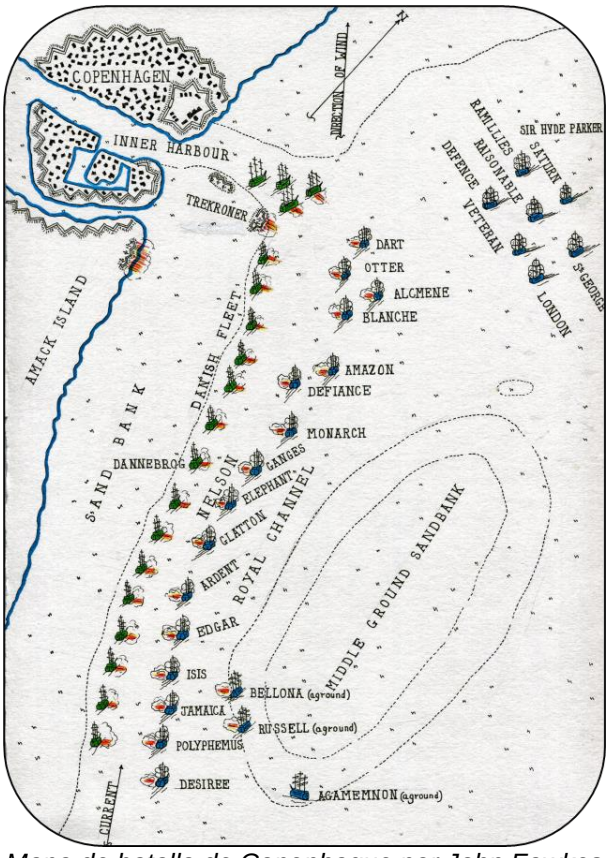
A principios de 1801, Gran Bretaña se enfrentó a una coalición de estados del norte de Europa, dirigida por Francia, combinados en neutralidad hostil contra Gran Bretaña, la Confederación del Norte. Esos estados eran Rusia, Dinamarca, Suecia y Prusia. El Almirantazgo Británico ordenó al Almirante Sir Hyde Parker con una flota británica al Báltico, con el Almirante Lord Nelson como su segundo al mando, para disolver la confederación.

El 18 de marzo de 1801, la flota británica fondeó en el Kattegat, la entrada al Báltico desde el Mar del Norte, y los diplomáticos británicos partieron hacia Copenhague.

El plan de Nelson era que la flota británica atacara al escuadrón ruso que invernaba en el puerto de Revel, siendo la armada rusa la fuerza naval más fuerte y dominante en el Báltico.

Había falta de confianza entre Parker y Nelson; Parker mantuvo a Nelson a distancia, mientras los diplomáticos británicos negociaban con los daneses para obtener su retirada de la coalición.

Las negociaciones con los daneses exasperaron a Nelson, un hombre de acción, que quería atacar a los daneses y destruir su flota, antes de pasar a Revel y los buques rusos. El buque insignia de Nelson, el HMS St George, había sido autorizado para la acción durante una semana.



Mapa de batalla de Copenhague por John Fawkes

El 23 de marzo de 1801, Parker convocó un consejo de guerra en el que los diplomáticos británicos revelaron que el príncipe heredero danés y su gobierno, activamente hostil a Gran Bretaña, no estaban preparados para retirar a Dinamarca de la coalición y que se estaban fortaleciendo las defensas de Copenhague.

Nelson instó a que la flota danesa fuera atacada sin demora, diciendo: "Que sea por el estrecho, por el cinturón, o, de cualquier forma, no pierdas ni una hora".

El 26 de marzo de 1801, la flota británica se dirigió hacia Sound, la puerta de entrada al Báltico y la gran fortaleza danesa de Kronenburg. Preparándose para la batalla, Nelson trasladó su bandera al buque más pequeño Elephant, de 74 cañones, cuyo capitán, Foley, había liderado el ataque en la Batalla del Nilo.

El 30 de marzo de 1801, el viento era propicio para el avance británico sobre Copenhague y la flota británica pasó el Sound, manteniéndose del lado sueco.

En el evento, los suecos mantuvieron el fuego, mientras que los daneses en Cronenburg dispararon sin efecto, el alcance era demasiado grande. La flota británica ancló cinco millas debajo de Copenhague, lo que permitió a los oficiales superiores reconocer las defensas de la ciudad en el lugre Skylark. Durante este reconocimiento, las boyas clave, retiradas por los daneses, fueron reemplazadas por pilotos y capitanes de vela en el servicio británico.

Según el plan británico, el comandante en jefe, el almirante Sir Hyde Parker, avanzaría desde el norte con los buques británicos más grandes, evitando así cualquier ataque de relevo de la

flota sueca o de un escuadrón ruso. Nelson llevaría su división al canal fuera del puerto de Copenhague y, navegando hacia el norte por el canal, atacaría a los buques de guerra daneses amarrados a lo largo de la orilla, hasta llegar a los buques más grandes amarrados por la poderosa fortaleza danesa de Trekroner, en la entrada al puerto de Copenhague.

El almirante Sir Hyde Parker dejó generosamente la planificación a Nelson, incluso ofreciéndole dos buques de línea más para su escuadrón de los que Nelson había solicitado.

El 1 de abril de 1801, Nelson llevó a cabo su reconocimiento final en la fragata Amazon. El capitán del Amazonas, el Capitán Riou, lo impresionó muy favorablemente y Nelson decidió darle un papel principal en el ataque.

En la noche del 1 de abril de 1801, Nelson redactó sus planes finales e informó a sus oficiales, mientras que el Capitán Hardy se aventuró hasta los buques daneses en un bote largo y realizó sondeos; los pilotos colocando la última de las boyas.

Buque del comandante Riou HMS Amazon

Comandante Riou quien condujo ataque a fortaleza Trekroner Fortress. Murió en la batalla

El plan de Nelson era simple: sus buques en línea navegarían hacia el canal interior, Royal Passage, cada buque anclando en su lugar designado y atacando a su rival danés asignado. El Capitán Riou en el HMS Amazon debía liderar un escuadrón de buques más pequeños y atacar la Fortaleza Trekroner, que sería asaltada por infantes de marina y soldados en el momento adecuado, después de haber sido reducida por el bombardeo.

A las 8 a.m. del 2 de abril de 1801, comenzó el asalto, con el buque de Su Majestad Edgar (Capitán Murray, 74 cañones) al frente de la división desde su fondeadero y virando desde las profundidades exteriores hacia el Pasaje Real. Inmediatamente, el desastre golpeó a la división de Nelson cuando el HMS Agamemnon (Capitán Fancourt, 64 cañones), el viejo buque de Nelson, incapaz de sortear el giro hacia el canal, encalló en el bajío conocido como Middle Ground. Polifemo (Capitán Lawford, 64 cañones), asumiendo el papel principal de Agamenón, hizo que la U girara hacia el Pasaje Real y fue atacado intensamente por el buque danés Provesteen (Capitán Lassen, 56 cañones).

Los siguientes buques, Isis (Capitán Walker, 50 cañones), Glatton (Capitán William Bligh, 54 cañones) y Ardent (Capitán Bertie, 64 cañones), dieron la vuelta y, anclados, se enfrentaron a los buques daneses que les habían asignado.

Al intentar pasar estos buques, Bellona (Capitán Thompson, 74 cañones) aterrizó en el bajío de Middle Ground, al igual que el siguiente Russell (Capitán Cumming, 74 cañones). Pegados rápidamente, estos buques dispararon contra los daneses lo mejor que pudieron, pero varios de los cañones del Bellona estallaron, matando a sus tripulaciones, debido a la edad o a la mala fundición de los cañones, o a la sobrecarga en un esfuerzo por lograr un mayor alcance.

La puesta a tierra de Agamemnon, Bellona y Russell hizo que la Fortaleza Trekroner quedara sin marcar, lo que requirió que Riou llevara a cabo el bombardeo con su escuadrón de embarcaciones más pequeñas, el humo que se elevaba ocultaba sus buques y los protegía inicialmente de daños excesivos.

Nelson, en Elephant (Capitán Foley, 74 cañones), tomó el fondeadero asignado a Bellona, con Ganges (Capitán Freemantle, 74 cañones) y Monarch (Capitán Moss, 74 cañones) fondeando inmediatamente frente a Elephant. Con la línea en su lugar, la batalla se convirtió en un duro combate de artillería entre los buques británicos y los buques y baterías daneses, flotantes y terrestres, que duró unas dos horas.

Lord Nelson coloca el telescopio en su ojo ciego

Hacia el norte, el almirante Sir Hyde Parker, el comandante en jefe británico, presenció con creciente ansiedad el intenso bombardeo, mientras los grandes buques de línea de su escuadrón avanzaban lentamente por el canal, el viento favorable para Nelson, pero contrario para ellos. Al ver la intensidad de la batalla, Parker concluyó que debería darle a Nelson la oportunidad de interrumpir la acción y levantó la señal para retirarse, dando a la batalla su episodio más famoso.

El oficial de comunicaciones de Nelson, al ver el mensaje del buque insignia, preguntó si la señal del comandante en jefe debería repetirse a los otros buques, a lo que Nelson indicó que solo se enviaría un acuse de recibo, mientras que la señal 16, la orden de acción cercana., ser mantenido.

Ningún buque de la división de Nelson actuó a la señal de Parker, excepto el escuadrón del Capitán Riou, que atacó la Fortaleza Trekroner. Riou, esperando que Nelson cancelara el asalto, giró su buque para comenzar la retirada. Los daneses redoblaron su fuego, causando daños significativos y bajas en los buques de Riou, con un disparo derribando a un grupo de marines y el siguiente matando al propio Riou.

Teniente Willemoes, Real Armada Danesa a bordo del Gerner Radeau por Christian Mølsted

Batería flotante danesa y un navío bajo fuego

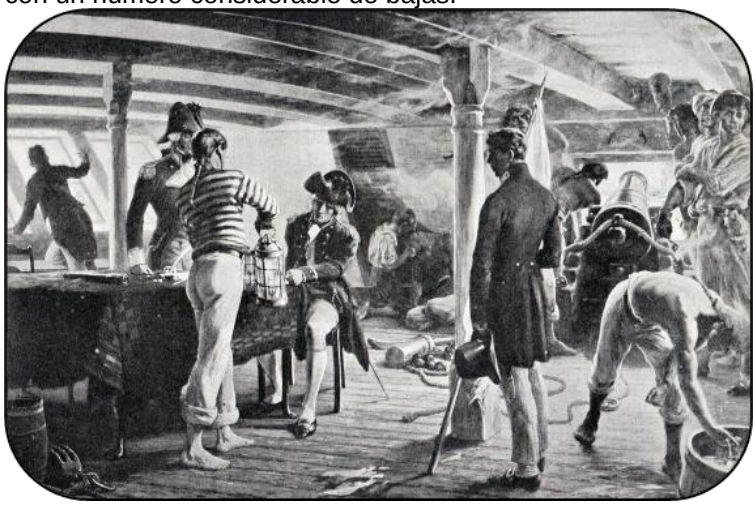
Nelson se volvió hacia el coronel Stewart, al mando del contingente de soldados llevados en la flota, y dijo: "¿Sabe lo que se muestra a bordo del comandante en jefe?" ¡Número 39, para dejar la acción! ¡Deja la acción! Ahora maldita sea si lo hago. Volviéndose al lado de su capitán de bandera, Nelson dijo: 'Sabes, Foley, solo tengo un ojo. A veces tengo derecho a ser ciego". Luego, Nelson levantó su telescopio hasta su ojo ciego y dijo: "Realmente no veo la señal".

A las 2 de la tarde del 2 de abril de 1801, gran parte de la línea danesa dejó de disparar, con los buques a la deriva y en llamas, varios habiéndose rendido, sus capitanes ahora a bordo del Elephant.

El Capitán de navío Thesiger, un oficial británico con amplia experiencia en el Mar Báltico por su servicio en la marina rusa, desembarcó con correspondencia de Nelson para el Príncipe heredero danés, invitando a un armisticio. Durante las negociaciones, solo las baterías en la isla Amag, en el extremo sur de la línea danesa, la Fortaleza Trekroner y algunos buques continuaron disparando.

Un alto oficial danés, el ayudante general Lindholm, subió a bordo del Elephant para negociar y ordenó a la Fortaleza Trekroner que dejara de disparar en su camino. Los buques británicos también cesaron el fuego y la batalla terminó efectivamente.

El Defiance (Buque insignia del contralmirante Graves: Capitán Retalick, 74 cañones) y Elephant encallaron y el buque insignia danés, Dannebroge (Capitanes Fischer y Braun, 80 cañones), encalló y explotó, con un número considerable de bajas.



Nelson escribiendo la carta al príncipe heredero de Dinamarca por Thomas Davidson

A la mañana siguiente, 3 de abril de 1801, Nelson subió a bordo del buque danés Syaelland, anclado bajo los cañones de la Fortaleza Trekroner, y tomó la rendición de su capitán Stein Bille, quien se negó a atacar a cualquier oficial que no fuera el propio Nelson.

Las cañoneras británicas remolcaron el buque danés para agregarlo al grupo de buques daneses que habían sido capturados en la batalla. 19 buques daneses fueron hundidos, quemados o capturados.

Justo antes de la Batalla de Copenhague, el 24 de marzo de 1801, el zar de Rusia, Pablo I, fue asesinado por miembros de la corte de San Petersburgo y reemplazado por su hijo antifrancés, Alejandro I. El efecto de la Batalla de Copenhague y el asesinato del zar provocaría el colapso de la Confederación del Norte.

Bajas

Las bajas británicas fueron 253 hombres muertos y 688 heridos. Ningún buque británico se perdió. Los daneses perdieron 790 hombres muertos, 900 hombres heridos y 2000 hechos prisioneros.

Maniobra Estratégica de Napoleón de 1805

Napoleón inició en 1801 los preparativos para invadir Inglaterra, en base a un poderoso ejército que debería ser transportado a través del Canal de la Mancha, zarpando desde Boulogne y embarcado en buques, plataformas y barcazas preparadas para ello. Inglaterra, conociendo estos preparativos, intentó dos veces atacar y destruir los medios que se iban acumulando, pero aun siendo Nelson quien dirigió las acciones, no dieron resultado (2 y 15 agosto 1801).

La paz de Amiens, de marzo 1802, suspendió momentáneamente los preparativos franceses, situación que duró sólo hasta el año siguiente, en que, rotas las relaciones entre Francia e Inglaterra, se reanudaron con las actividades en Boulogne.

Napoleón comprendía que para materializar su proyecto debía tener, aunque parcial y momentáneamente, el control de las aguas del Canal para permitir la invasión. El ejército que preparó llegó a contar con 150.000 hombres y disponía de más de 2.000 embarcaciones para el cruce.

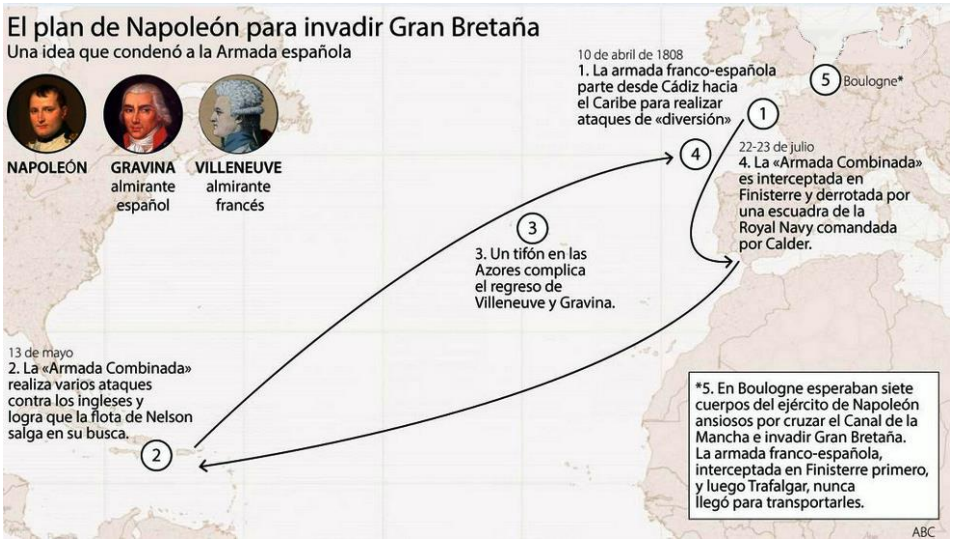
Almirante francés Villeneuve[149]

Francia tenía sus buques de guerra distribuidos en Brest, Toulon y Rochefort. Sus aliados españoles estaban en el Ferrol y en Cádiz. Concentrarlos no era sencillo pues los puertos estaban bloqueados por los ingleses.

Si Napoleón lograba la concentración de sus unidades podía llegar a tener superioridad numérica sobre los ingleses y el control del mar necesario para la invasión.

Así, después de muchos planes e intentos frustrados para engañar a los ingleses, se dio ejecución a una maniobra que disponía que las Escuadras de Rochefort y Toulon se reunieran en las Antillas, en enero 1805, hostilizando las colonias británicas para atraer a las fuerzas navales inglesas y aliviar la presión que ejercían sobre los puertos franceses y españoles, permitir el zarpe de los buques bloqueados y lograr la concentración indispensable en el Canal para asegurar la invasión.

Al mismo tiempo, la escuadra que estaba en Brest debía transportar un cuerpo de Ejército a Irlanda para apoyar la sublevación allí existente contra el Reino Unido y producir también un apremio a los ingleses que los obligara a enviar una fuerza naval para oponerse al desembarco, alejándola del Canal.



Maniobra estratégica de Napoleón para invadir Inglaterra[150]

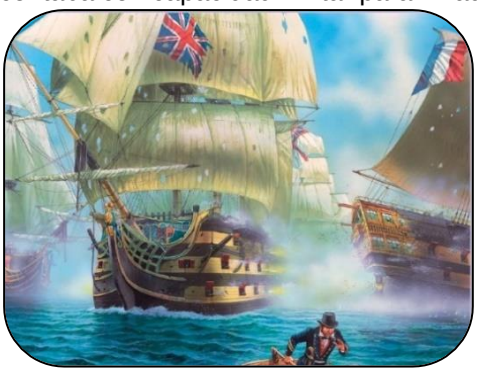
Para que una Maniobra Estratégica sea efectiva es indispensable que se cumplan oportunamente los objetivos de cada una de sus partes o fases. En este caso, un temporal hizo regresar a su base al VA Villeneuve con la escuadra de Toulon permaneciendo allí hasta marzo y dejando en espera a la escuadra de Rochefort en Centro América. Al zarpar finalmente el Almirante Villeneuve hacia Centro América fue perseguido por Nelson como se había planeado, quien lo forzó a regresar a Europa sin lograr su reunión con las otras fuerzas francesas. Villeneuve entró a Vigo después de

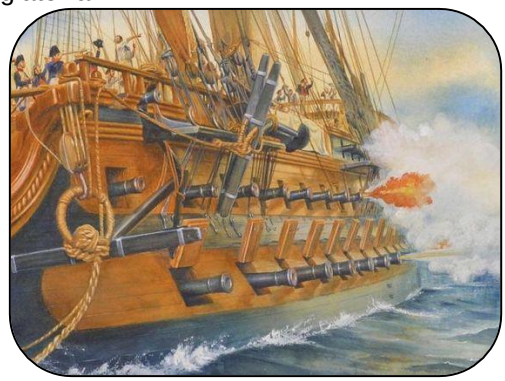
149 http://atenas-diariodeabordo.blogspot.com/2020/01/galdos-trafalgar-la-batalla.html

150 https://www.abc.es/historia/abci-desquiciado-plan-napoleon-para-invadir-gran-bretana-desangro-armada-espanola-202001222330_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

un enfrentamiento sin consecuencias con buques ingleses al mando del Almirante Calder que trató de interceptarlo (25 de julio) a 80 millas del Cabo Finisterre.

Lo anterior hizo suspender la Operación en Irlanda, hizo fracasar la Maniobra y afectó las decisiones de Napoleón en el ámbito naval. Por otro lado, el ejército invasor que se concentraba en las costas francesas de canal de la Mancha fue redestinado al frente con Austria, por lo que Francia ya no contaba con capacidad militar para invadir Inglaterra.



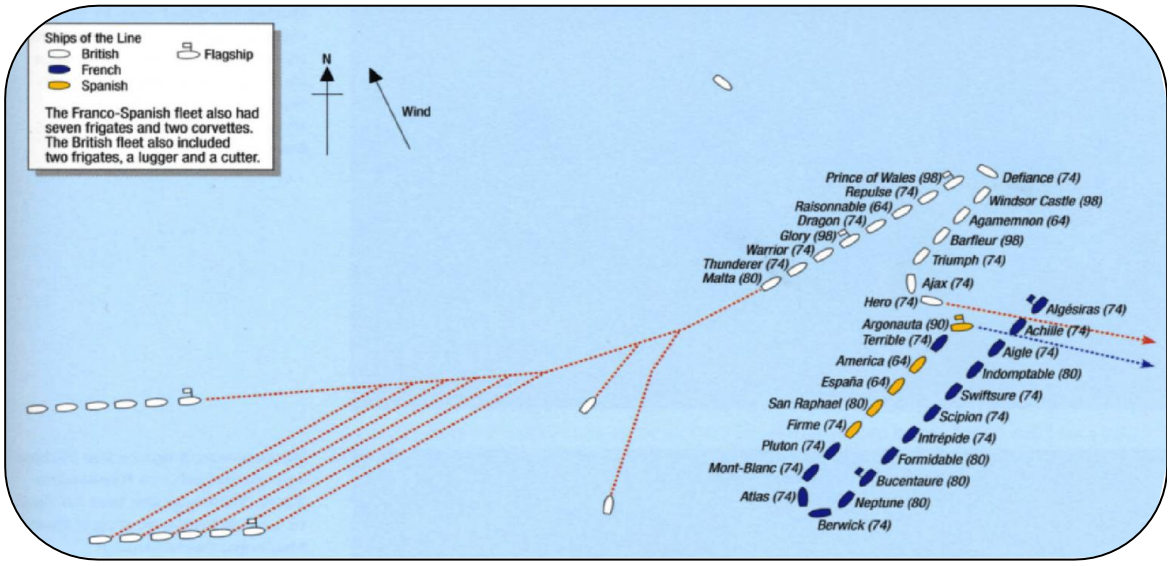


151

El carácter indeciso y falta de mando del Almirante Villeneuve llevó a que Napoleón lo relevara del mando, para utilizar su flota en el Mediterráneo a fin de apoyar las operaciones contra Nápoles. El Almirante, al conocer extraoficialmente la noticia, decidió zarpar junto con sus aliados españoles a pesar de la oposición de sus comandantes, aparentemente con la intensión de congraciarse con Napoleón antes de ser relevado.

[151] Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

1805, 22 junio, Batalla del cabo Finisterre[152]



Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). Despliegue de las flotas

El 22 de junio, cuando hubo un cambio favorable del viento, se encontraron con la escuadra británica del vicealmirante Calder, a 25 buques:

15 navíos de línea: *Prince of Wales* (98), *Glory* (98), *Barfleur* (98), *Windsor Castle* (98), *Malta* (80), *Thunderer* (74), *Hero* (74), *Repulse* (74), *Defiance* (74), *Ajax* (74), *Warrior* (74), *Dragon* (74), *Triumph* (74), *Agamemnon* ***(64)y Raisonnable (64); 2 fragatas: Égyptienne (40) y Sirius (36), así como 2 buques menores*** *Nile* y *Frisk*.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). La flota británica acercándose. A la derecha los buques españoles Firme y San Rafael. Autor William Anderson. National Maritime Museum.

Villeneuve tenía 20 navíos de línea, ***6 españoles***; *Argonauta* (80), *Terrible* (74), *América* (64), *España* (64), *San Rafael* (80), y *Firme* (74); ***16 franceses***: *Pluton* (74), *Mont Blanc* (74), *Atlas*

152 https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-del-cabo-finisterre-22-de-junio-de-1805/

(74), *Berwick* (74), *Neptune* (80), *Bucentaure* (80), *Formidable* (80), *Intrépide* (74), *Scipion* (74), *Swiftsure* (74), *Indomptable* (80), *Aigle* (74), *Achille* (74) y *Algésiras* (74), así como ***7 fragatas***: *Cornélie* (44), *Rhin* (44), *Didon* (40), *Hortense* (40), *Hermione* (40), *Sirène* (40), *Thémis* (40); y ***2 bergantines***.

Las flotas se avistaron alrededor de las 11:00 horas del 22 de julio. Después de varias horas de maniobras hacia el suroeste.

Al mediodía el *Prince of Wales* (98) izó la señal para prepararse para la batalla, cuando dos columnas británicas fueron formadas, seguidos por la orden de formar en una sola línea de batalla. Esta orden fue completada a las 13:15 horas, cuando se izó otra señal para mantener el orden cercano.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). Calder en el Príncipe de Gales seguido por el repulse (74) se dirige hacia la flota franco-española al fondo. Autor William Anderson.

Mientras tanto, la flota de Villeneuve que habían estado navegando en tres columnas, había emitido señales similares, y había formado en una línea de batalla inmensa virando en redondo en busca de la escuadra británica. La escuadrilla española de Gravina, que se encontraba en un principio en la retaguardia, pasó estar en la vanguardia tras la virada, y eran los más cercanos al enemigo.

A las 15:30 horas, la flota franco-española, avanzaba en línea bien formada, precedida por una fragata, mientras en retaguardia otra fragata remolcaba el mercante con el tesoro. Las 5 fragatas restantes formaron una segunda línea sobre el lado de barlovento por el centro. Las dos flotas estaban casi en paralelo, pero todavía aproximadamente a unas 7 millas.

La distancia entre las dos flotas había disminuido, los bancos brumosos tendieron a espesarse, haciendo muy difícil la visión de los movimientos de cada flota, ni siquiera al navío que tenían delante. A las 15:20 horas, Calder izó la señal de atacar al enemigo, seguido de otras órdenes como virar en dirección sur, y formar la línea de batalla abierta y con la clara intención de cortar la línea de la franco-española.

La flota británica, con el *Hero* (74) en vanguardia, se abalanzó sobre la línea de batalla franco-española. Gravina hizo virar su buque por redondo, señalando que los demás navíos siguiesen su estela, y llevando su buque alrededor para proteger el flanco de la flota, incluyendo el mercante con el tesoro. Villeneuve también había ordenado previamente la orden de virar. El *Argonauta* (80), que había retenido el fuego, dejando pasar a la fragata británica *Sirius* (36), decidió disparar contra un adversario de más entidad, descerrajando una terrible andanada en hilera al *Hero* (74), quien no puede contestar hasta ponerse en paralelo con el buque insignia de Gravina.

A las 17:30 horas, las dos escuadras están prácticamente en paralelo en su totalidad, excepto las últimas unidades de cada escuadra, pero el combate era ya generalizado. La espesa niebla no deja ver al enemigo y se dispara casi a bulto o a los resplandores de los cañonazos. Los británicos, a sotavento de la combinada, disparan por lo alto principalmente, empezando a dañar a varios navíos de la vanguardia seriamente, que poco a poco van derivando a sotavento al quedar sin maniobra.

Los últimos 6 navíos de Villeneuve, todos franceses, se quedaron sin enemigo por ser la línea combinada más larga que la británica debido al menor número de navíos de estos. Villeneuve, que conocía este dato por las señales que le hacen desde retaguardia, no ordenó ninguna acción para que entrasen en combate de otra forma, como intentar doblar a la retaguardia británica y así atacarlos entre dos fuegos. En vez de eso ordenó mantener la línea.

A las 20:00 horas, tras más de tres horas sometidos a un intenso fuego los españoles *Firme* (74) y el *San Rafael* (80), habían caído a sotavento entre la línea británica, ya que su arboladura se encontraba muy dañadas y no habían podido maniobrar para mantenerse en la línea de la combinada. Gravina, debido a la niebla, no se había enterado de este grave hecho. El *Pluton* (74), navío francés que navegaba detrás del *Firme* (74) sí se había percatado de la situación y forzó vela para tapar el hueco que han dejado los dos navíos españoles para evitar el corte de la línea por los británicos.

El *Firme* (74) le hizo señales para que acudiese en su auxilio, pero el *Pluton* (74) no las vio, o no quiso verlas, y siguió adelante, al igual que el resto de los buques franceses que pasan sin percatarse de los dos navíos, que ya se encuentran dentro de la línea enemiga. Los buques de Calder atacaron a los solitarios buques y no tardaron en rendirlos, enviando al *Malta* (80) a tomar posesión del *Firme* (74). En las tres horas que había durado la batalla en paralelo en ningún momento Villeneuve había ordenado a su retaguardia atacar. Seguramente este sería el último combate de la historia con las clásicas líneas paralelas entre dos escuadras.

Batalla del cabo Finisterre (22 de junio de 1805). El buque británico Hero (74) atacado por tres buques españoles. Autor Nicholas Pocock.

A las 20:25 horas, Calder dio la señal a la flota para abandonar la acción. Sin embargo, muchos de los navíos no la vieron o la oyeron y la lucha siguió durante una hora más en la oscuridad y la niebla. Calder entonces llevó sus buques a un rumbo nuevo, hacia el sudoeste.

El amanecer del 23 de julio encontró a las flotas a 17 millas (25 km) de distancia. Calder no estaba dispuesto a atacar por segunda vez contra adversidades superiores, tenía que proteger el *Castillo de Windsor* (98) muy dañado y el *Malta* (80) con las presas españolas capturadas. Había que considerar la posibilidad de que las flotas previamente bloqueadas en Rochefort y Ferrol pudieran hacerse a la mar y hacer la unión con la flota combinada de Villeneuve. En consecuencia, se negó a atacar y se dirigió al noreste con sus premios.

Villeneuve afirma al principio tenía la intención de atacar, pero con la muy ligera brisa tardó todo el día en llegar hasta los británicos y decidió no arriesgarse a combatir al final del día. El 24 de julio, un cambio de viento puso a la flota franco-española a barlovento de los británicos, la posición ideal para un ataque, pero en lugar de atacar, Villeneuve se desvió hacia el sur.

La batalla no fue concluyente y ambos almirantes, Villeneuve y Calder, reclamaron la victoria. Las pérdidas humanas británicas fueron 39 oficiales y hombres muertos y 159 heridos; el lado franco-español perdió 476 oficiales y hombres muertos y heridos, con otros 800 enfermos. Calder fue relevado de su mando, sometido a consejo de guerra y condenado a ser severamente reprendido por no haber reanudado la batalla los días 23 y 24 de julio y destruir la flota franco-española. Nunca volvió a servir en el mar.

La flota franco-española en el Ferrol

El 27 de junio, la flota franco-española llegó al puerto de Vigo. Los buques españoles *España* (64) y *América* (64) están muy dañados y deben ser dejados para su reparación, y el buque francés *Atlas* (74) es apartado para hospitalizar a los heridos del combate y enfermos.

El 2 de agosto la mayoría de la flota franco-española dejó el puerto de Vigo y partió hacia el de El Ferrol, donde permanecerá amarrada durante dos semanas. Allí recibió órdenes de Napoleón de dirigirse inmediatamente a Brest y Rochefort liberando a ambas escuadras o al menos una y dirigirse a Boulogne, si por causa de un encuentro o cualquier otra contrariedad no pudiera dirigirse a Boulogne, debía dirigirse a Cádiz.

Batalla del cabo Finisterre (22 junio 1805). Buque español San Rafael (64) atacado por buques británicos. Autor Rafael Castex.

El 15 de agosto reforzado con 9 buques de línea españoles, decidió dirigirse a Cádiz. La decisión de Villeneuve de ir a Cádiz arruinaría todas las esperanzas de Napoleón de realizar la invasión y de Inglaterra.

Mientras el almirante Stirling, que se había retirado de Rochefort para reforzar a Calder el 17 de julio; permitió que el contraalmirante Allemad que había sustituido a Missiessy pudo abandonar Rochefort con 5 navíos con órdenes de unirse a Villeneuve. Envió por delante a la fragata Didon para advertirle que está a punto de zarpar hacia Brest y se dirigiera allí directamente; sin embargo, la fragata sería abordada por los británicos y la escuadra de Allemad continuó hacia Vigo.

El 13 de agosto, Villeneuve zarpó de El Ferrol hacia el puerto de Brest, pero dos días después se encontró con el capitán de un mercante que le advirtió de la presencia de una gran flota de bloqueo británica delante su destino. Ordenó girar a Cádiz, para recoger más buques españoles y aumentar las posibilidades de derrotar a las escuadras enemigas.

Villeneuve divisó unas fragatas, deduciendo que eran inglesas, puso rumbo al sur para evitar el encuentro. En caso de haberse reunido con Allemad, hubiera dispuesto de 37 veleros.

1801, 6 JULIO. 1ª BATALLA NAVAL DE ALGECIRAS[153][154]

Fecha	6 de julio de 1801
Lugar	Bahía de Algeciras
Resultado	Victoria franco-española
Beligerantes	
Reino Unido	Francia España
Comandantes	
Contraalmirante Sir James Saumarez	Contraalmirante Charles Linois

[153] https://es.wikipedia.org/wiki/Primera_batalla_de_Algeciras
[154] https://www.todoababor.es/historia/fuerzas-en-presencia-en-la-batalla-de-algeciras/

Unidades militares	
6 navíos de línea	3 navíos de línea y 1 fragata 14 botes de combate y extensas defensas costeras
Bajas	
HMS Hannibal capturado 121 muertos, 240 heridos y 14 desaparecidos	161 muertos, 324 heridos, 11 muertos, 5 cañoneras hundidas

La **Primera Batalla de Algeciras** fue una batalla naval que tuvo lugar el 6 de julio de 1801 —17 Mesidor y IX del Calendario republicano francés— entre un escuadrón de navíos de línea de la Royal Navy británica y un escuadrón de la Armada francesa más pequeño anclado en el puerto español fortificado de Algeciras en el estrecho de Gibraltar. Los británicos superaban en número a sus oponentes, pero la posición francesa estaba protegida por las baterías españolas y los complicados bancos que ocultaban la entrada a la bahía de Algeciras.

Algeciras, 6 de julio de 1801 por Alfred Morel-Fatio

El escuadrón francés, bajo el mando del contraalmirante Charles Linois, se había detenido en Algeciras de camino a la mayor base naval española en Cádiz, donde formaron una flota combinada francesa y española para las operaciones contra Gran Bretaña y sus aliados en las Guerras de la Revolución Francesa. Los británicos, bajo el mando del contralmirante Sir James Saumarez, intentaron eliminar al escuadrón francés antes de que pudiera llegar a Cádiz y formar una fuerza lo suficientemente poderosa como para abrumar a Saumarez y lanzar ataques contra las fuerzas británicas en el Mar Mediterráneo.

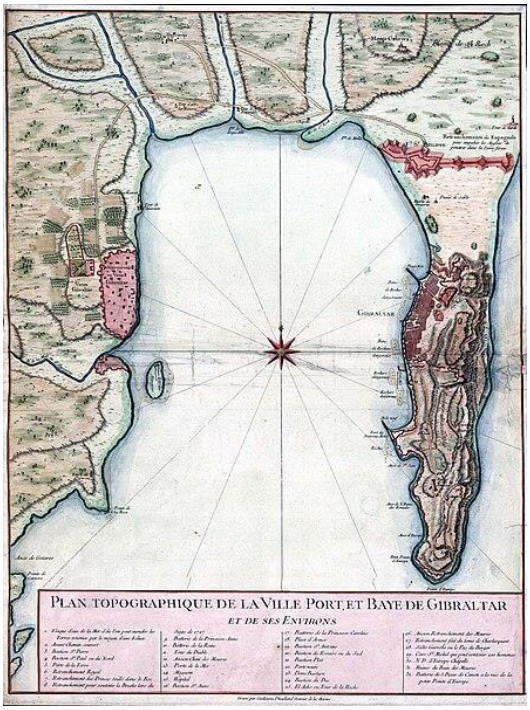
Navegando directamente desde su estación de bloqueo frente a Cádiz, el escuadrón de Saumarez consistía en seis buques de línea, el doble en número que la flota bajo el mando de Linois. Al descubrir a los franceses anclados en Algeciras en la mañana del 6 de julio, Saumarez lanzó un ataque inmediato al anclaje a través de los complicados bancos de la Bahía de Algeciras. Aunque el ataque inicial causó graves daños a los buques franceses, los vientos ligeros y las aguas poco profundas llevaron al barco británico *HMS Hannibal* a zona bajo fuego intenso, mientras que los buques franceses fueron conducidos a tierra para evitar su captura. Con sus intenciones frustradas, Saumarez ordenó a su escuadrón que se retirara, cinco de sus buques salieron de la bahía mientras el maltratado *Hannibal* quedó atrapado. Aislado e incapaz de maniobrar, el capitán Solomon Ferris del Hannibal soportó el fuego enemigo durante otra media hora antes de entregar su nave.

Ambas partes sufrieron graves daños y bajas, pero también eran conscientes de que la batalla se reincorporaría inevitablemente, por lo que las consecuencias de la derrota británica fueron una de las frenéticas actividades en Gibraltar, Algeciras y Cádiz. Mientras los escuadrones británico y francés realizaron reparaciones apresuradas, la flota francesa y española en Cádiz se preparó para

una misión de rescate, un escuadrón pesado que llegó a Algeciras el 12 de julio. Cuando el escuadrón partió con el escuadrón de Linois, fue atacado de nuevo por el escuadrón de Saumarez en la Segunda Batalla de Algeciras y capturado en la noche por buques más rápidos y más maniobrables, lo que provocó que los británicos infligieran grandes pérdidas en la retaguardia española, pero fallaron por segunda vez para destruir el escuadrón francés.

Antecedentes

El 1 de agosto de 1798, la flota mediterránea francesa fue destruida casi por completo en la batalla del Nilo en la bahía de Aboukir, cerca de Egipto. Como resultado, la Royal Navy británica se hizo dominante en el mar Mediterráneo e impuso bloqueos en los puertos franceses y españoles de la región, incluidas las importantes bases navales de Toulon y Cádiz.[1] Para 1801, los británicos estaban planeando una operación a gran escala para invadir y recuperar Egipto de los franceses, y el primer cónsul Napoleón Bonaparte, hizo planes para restaurar la flota mediterránea y reforzar la guarnición antes de que tuviera lugar la invasión. Con este fin, se envió un escuadrón a Egipto desde los puertos del Atlántico francés y se llegó a un acuerdo con la Armada española para suministrar a la francesa seis buques de línea desde su reserva en Cádiz. El escuadrón nunca llegó a Egipto, se desvió a Toulon bajo la presión británica y se separó; los buques más marineros hicieron un vano intento de llegar a Egipto más tarde, en ese mismo año, mientras que el resto se quedó en Toulon.



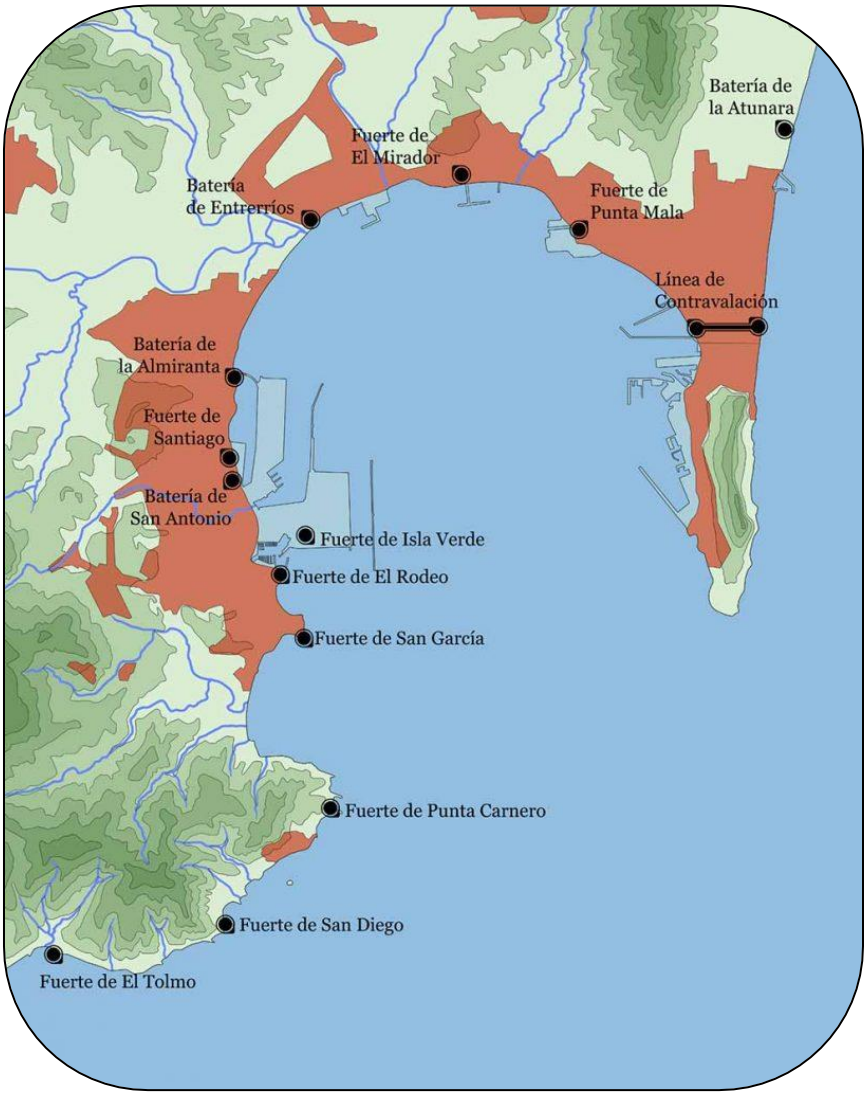
Mapa de la Bahía de Algeciras, c. 1750, que muestra Algeciras (izquierda) y Gibraltar; hay aproximadamente 10 km (5,4 millas náuticas; 6,2 millas) de agua abierta entre ellas.

En junio de 1801, un escuadrón de tres buques de línea que había sido separado del escuadrón egipcio partió de Toulon hacia Cádiz bajo el mando del contralmirante Charles Linois. Las órdenes del escuadrón a Linois eran unirse a la flota francesa y española en Cádiz y tomar posesión de los buques prometidos. Desde allí, la flota combinada, reforzada por 1500 soldados franceses bajo el mando del general Pierre Devaux en los buques de Linois, podría lanzar operaciones importantes contra las fuerzas británicas o las de sus aliados. Se sugirieron ataques contra Egipto y Lisboa, aunque ninguno afirma que el plan se había elaborado para cualquiera de los dos. Capaz de dejar Toulon sin resistencia ante la ausencia del escuadrón de bloqueo británico, Linois pasó a lo largo de la costa mediterránea española sin ser interceptado, pasando el puerto británico fortificado de Gibraltar el 3 de julio. Allí, el capitán lord Cochrane informó a Linois, capturado en su bergantín *HMS Speedy* el 4 de julio, que un poderoso escuadrón de siete buques británicos de línea estaba estacionado frente a Cádiz bajo el mando del contralmirante Sir James Saumarez. Al escuchar esta noticia, Linois pospuso el plan para llegar a la base naval española y ancló en Algeciras, una ciudad costera bien fortificada en la bahía de Algeciras, a la vista de Gibraltar.

En Gibraltar, el único barco en el puerto era el pequeño *HMS Calpe*, bajo el mando del capitán George Dundas, quien al ver al escuadrón francés envió un mensaje a Saumarez desde Cádiz. El mensaje llegó el 5 de julio, llevado por el teniente Richard Janvrin en un pequeño bote. El almirante, un veterano de la batalla del Nilo, reunió inmediatamente sus buques y navegó hacia el este para investigar el asunto.

Tenía solo seis buques de línea y uno de ellos, el *HMS Superb* bajo el mando del capitán Richard Goodwin Keats, estaba en servicio separado en la desembocadura del río Guadalquivir junto al bergantín *HMS Pasley*. Saumarez envió mensajes a la fragata *HMS Thames* recordando a Keats que siguiera a Saumarez hacia Algeciras, y estuvo a la vista de la nave, en el horizonte, del almirante al amanecer del 6 de julio. Sin embargo, después de escuchar un informe inexacto de un barco

mercante estadounidense que Linois ya había zarpado desde Algeciras, Keats razonó que los franceses habrían girado hacia el este, hacia Toulon y, por lo tanto, sería demasiado tarde para atraparlos. Por lo tanto, resolvió regresar a su posición observando a los españoles en Cádiz, reteniendo al Pasley y al Thames.



Mapa indicativo de los fuertes costeros en el término municipal de Algeciras, Andalucía, España.

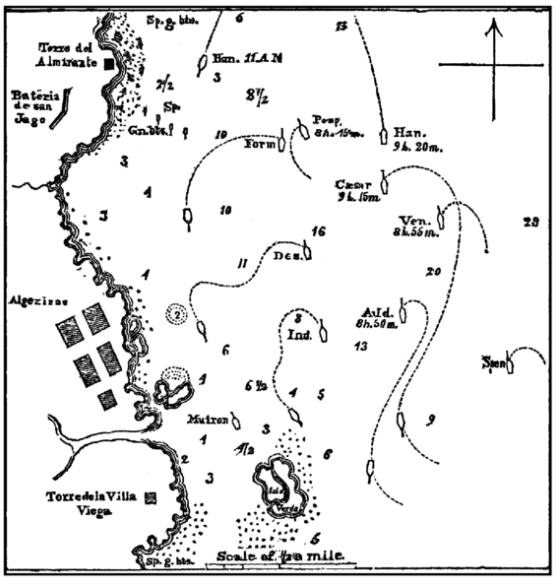
Mientras Saumarez navegaba hacia el este, hacia Algeciras, contra el viento, las ya fuertes defensas en Algeciras se aumentaron para encontrarlo por lo que Linois trazó sus buques en una línea de batalla a través del puerto, con el buque insignia *Formidable* en el extremo norte, seguido de Desaix y con el *Indomptable* hacia el sur, los buques se separaron unas 500 yardas (460 m) uno del otro. La fragata *Muiron* estaba estacionada en aguas poco profundas al sur de Indomptable. La posición francesa se vio reforzada por la presencia de once grandes cañoneras españolas en el extremo norte del puerto, que también fueron pasadas por alto por las fortificaciones de la «Batería de San Iago» y la «Torre de Almirante». La aproximación al sur del puerto estaba cubierta por tres cañoneras y baterías en «Fuerte Santa Garcia» y «Torre de la Vila Vega» en la orilla y la isla fortificada de Isla Verde, instalación militar diseñada por el ingeniero Juan de Subreville y construida en 1734 en la Isla Verde frente a la Villa Vieja de Algeciras y la desembocadura del río de la Miel que montaba siete cañones pesados y que se encontraba entre el *Indomptable* y el *Muiron*. Les ofrecieron futuros apoyos que podían desembarcar en el fondeadero y, lo que es más importante, la geografía

de la bahía, que estaba salpicada de complicados bancos y rocas, dificultaban la navegación para los navegantes que desconocían estas aguas.

La batalla

El ataque de Saumarez

Retrasado durante el 5 de julio por vientos contrarios, el escuadrón de Saumarez no llegó a Algeciras hasta las 7:00 del 6 de julio; el almirante británico decidió desembarcar inmediatamente al escuadrón francés y emitió órdenes para que sus buques lanzaran sus pequeños botes «listos para actuar cuando sea necesario.»[9] Miles de espectadores se alinearon tanto en la costa española como en Gibraltar con anticipación a la batalla que preveían venir en corto plazo.[12] Se dieron órdenes para que el *HMS Venerable* del capitán Samuel Hood liderara el ataque como el oficial con más experiencia en estas aguas, y su embarcación fue la primera en penetrar en la bahía alrededor de Cabrita Point. Sin embargo, una vez en la bahía, el viento cayó y Hood se calmó. Como resultado, los primeros disparos del compromiso se dispararon desde una batería en Punta Cabrita al *HMS Pompee* bajo las órdenes del capitán Charles Stirling, que entró en la bahía a las 07:50, seguido de cerca por el *HMS Audacious* bajo el mando del capitán Shuldham Peard. Al ver al escuadrón británico, Linois dio órdenes para que los buques franceses se hundieran en las aguas poco profundas a lo largo de la costa, y muchos marineros y soldados a bordo fueron enviados para ayudar a las baterías españolas alrededor de la bahía.[14] Los buques franceses se unieron al fuego tan pronto como el *Pompee* y el *Audacious* estuvieron a su alcance; primero el *Muiron* y luego los buques de línea que atacaban a los buques británicos que se acercaban.



«Plan de la batalla» de la *Historia naval de Gran Bretaña*. Volumen III. William James . Londres 1837

Saumarez y el resto del escuadrón británico estaban a 3 millas náuticas, unos 5,6 km, por detrás de los buques principales, pero Stirling siguió adelante con el ataque, pasó cerca de la Isla Verde a las 08:30 y se enfrentó a cada uno de los buques franceses hasta el anclaje del *Formidable* a las 08:45 y abrió fuego desde corta distancia. El *Venerable* y el *Audacious* sufrieron de vientos ligeros más lejos en la bahía y no fue hasta las 08:50 que pudieron entrar a la acción, el *Venerable* disparando al *Desaix* y el *Formidable* y el *Audacious* sobre el *Indomptable*, aunque, contrariamente a las órdenes de Saumarez, ambos anclaron a larga distancia. Los franceses y los españoles respondieron con cañonazos pesados contra los buques anclados con lo que el enfrentamiento duró media hora hasta que el *Formidable* dejó de disparar temporalmente y comenzó a virar lentamente hacia la costa. De repente, el *Pompeyo* fue atrapado por una corriente de aire nuevo que hizo girar la nave de modo que su arco se enfrentaba costado del *Formidable*, aunque a cierta distancia, lo que permite a los franceses «disparar a rastrillo» a la nave británica que sólo podía responder con un puñado de los cañones hacia adelante. Dundas prestó asistencia en Calpe que llevó su pequeña embarcación a la orilla para hacer que las baterías españolas dispararan contra el escuadrón británico, y también atacó Muiron a corta distancia, sin embargo, la fragata no es lo suficientemente potente como para expulsar a su oponente más pequeño.

A las 09:15 comenzó a llegar rezagada la parte trasera del escuadrón británico, liderada por el buque insignia *HMS Caesar*, que anclaba delante de *Audacious* y al costado del *Venerable* antes de abrir fuego contra el *Desaix*. A las 09:20, el *HMS Hannibal*, buque de tercera clase de 74 cañones en línea bajo el mando del capitán Solomon Ferris se unió a la acción, que estaba anclando delante del *HMS Caesar*. Esto dejó sólo al *HMS Spencer* al mando del capitán Henry Darby desprotegido: el *Spencer* había quedado desprotegido al sur de Isla Verde y fue objeto de un intenso fuego de las

baterías y torres, algunas de las cuales estaban disparando balas en caliente diseñadas para iniciar incendios en las maderas de la nave. El capitán Jahleel Brenton desde el *Caesar* le sugirió a Saumarez que si negociaba con los españoles podrían permitirle tomar los buques franceses a cambio de un cese de la acción, pero Saumarez rechazó la idea como prematura. A las 10:12, cuando el *Formidable* se alejó de las aguas menos profundas de los buques británicos atacantes, Saumarez envió órdenes al capitán Ferris del *Hannibal* para que maniobrara su barco más cerca de la costa para atacar al *Formidable* de manera más efectiva; concretamente se le dijo que «fuera a buscar al almirante francés». Ferris comenzó a navegar lentamente hacia el norte, utilizando los ligeros vientos para adelantarse al combate antes de virar hacia el *Formidable*. La maniobra fue inicialmente exitosa, pero a las 11:00, cuando pasaba por la «Torre de Almirante», *Hannibal* encalló en tierra. Desde esta posición, Ferris pudo dirigir parte de su costado hacia *Formidable* y el resto contra las defensas de la costa española, pero su barco quedó en una posición muy vulnerable frente al fuego desde la costa.

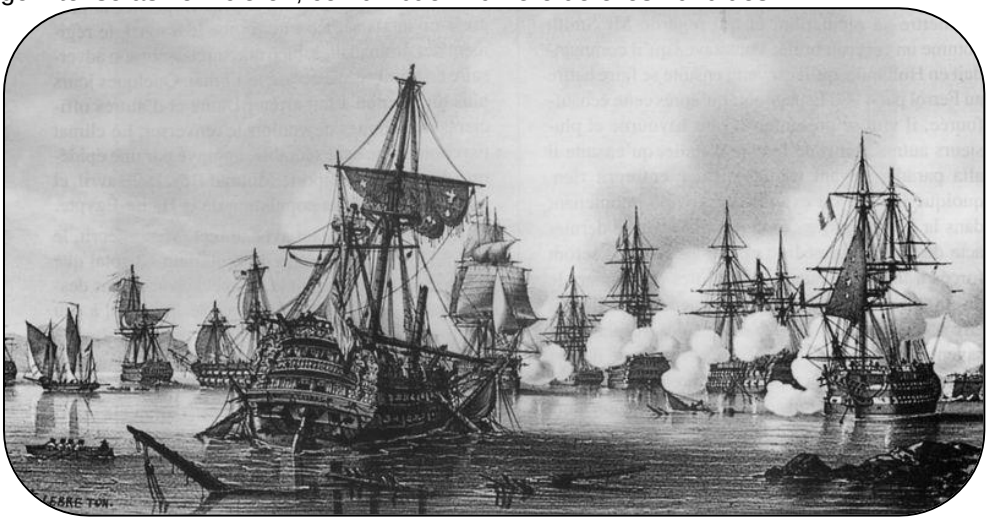
El *Hannibal* estaba ahora aislado en el extremo norte de la línea británica, bajo el fuego pesado del *Formidable*, así como las baterías y cañoneras de la costa española, y no podía maniobrar ni responder de manera efectiva. Ferris intentó notificar a Saumarez sobre la precaria posición de su barco, pero sus drizas de señales habían sido arrancadas por disparos en algún momento antes de que se pudiera organizar la asistencia. Se ordenó al resto del escuadrón que proporcionara los buques de la nave para intentar arrastrar a *Hannibal* fuera del banco, pero el intento fracasó, y la pinaza del *Caesar* se hundió después de ser golpeada por una bala de cañón. En última instancia, el *Hannibal* quedó varado cuando desapareció la última brisa marina lo que impidió que cualquiera de los otros buques británicos pudiera acudir en ayuda de Ferris. Sin embargo, hubo una ligera brisa terrestre del noroeste que inicialmente favoreció al escuadrón francés superado y maltratado y Linois ordenó de inmediato a sus buques que cortaran sus cables de anclaje y usaran la brisa para maniobrar lentamente hacia posiciones defensivas más fuertes cerca de la costa. Su buque insignia *Formidable* completó con éxito la maniobra, pero ni el *Indomptable* ni el *Desaix* pudieron volver a tener el control a tiempo, y ambos encallaron, el *Desaix* directamente frente a Algeciras y el *Indomptable* al noreste de «Isla Verde» escorado hacia el mar.

Saumarez respondió cortando sus cables que le tenían unido al *Caesar* y evitó los inmóviles *Audacious* y *Venerable*, ocupando el lugar del *Indomptable* y rastrillar repetidamente el barco varado. *Audacious* siguió al buque insignia a las 12:00, ocupando una nueva posición entre el *Caesar* y el *Indomptable* y abriendo fuego contra el asediado *Indomptable*. Tanto el *Caesar* como el *Audacious* estaban directamente expuestos al intenso fuego de «Isla Verde», las baterías allí y alrededor de la bahía ahora manejadas por marineros franceses que habían abandonado los buques de línea que estaban en tierra. El *Audacious* había sido inmovilizado con el *Desaix* escorado y fuera del campo de fuego del barco mientras que las barcazas del barco necesitaron un tiempo y esfuerzo considerables para lograr el giro necesario para enfrentarse al barco francés. El *Spencer* y el *Venerable*, a quienes se les ordenó unirse al ataque, no pudieron ocupar sus posiciones previstas debido a la ausencia de viento, el *Venerable* perdió su palo de mesana por un disparo francés mientras Hood intentaba usar su nave. Los mástiles y el aparejo del *Venerable* habían sido tan desgarrados en esta etapa de la batalla que Hood ya no podía maniobrar de manera efectiva con la brisa, aunque finalmente logró que su nave estuviera dentro del alcance de tiro.

La retirada de Saumarez

Al norte de este enfrentamiento, *Pompée* y *Hannibal* estaban atrapados bajo el fuerte fuego del *Formidable* anclado y una serie de baterías y cañoneras españolas; ambas naves sufrieron graves daños sin poder responder de manera efectiva ya que sus costados principales ahora estaban lejos del enemigo. En *Hannibal*, la situación parecía desesperada: a medida que aumentaban las bajas, los mástiles principales y de mesana eran tiroteados y el barco permanecía firme e irremediablemente anclado a tierra. El *Pompée* estaba en una posición un poco mejor: el aparejo de Sterling estaba hecho jirones, pero sus mástiles se mantenían y su nave estaba al menos a flote, aunque totalmente quieta. En cierto momento, las banderas del *Pompée* se izaron en posición invertida, lo que llevó a las afirmaciones francesas de que el barco se había rendido, aunque fueron reemplazadas rápidamente en su posición inicial. A las 11:30, cuando ya no pudo contribuir a la batalla debido al estado de sus aparejos y más de 70 bajas, Saumarez ordenó al resto del escuadrón que enviara

los botes restantes para remolcar al *Pompée* fuera de peligro, pero, aunque los botes se encontraban bajo fuego intenso así lo hicieron, con un buen número de ellos hundidos.



Victoria hispanofrancesa de Algeciras, Louis Lebreton, 1866

El desvío de los buques a *Pompée* impidió que Saumarez lanzara un asalto anfibio planeado contra Isla Verde con los marines del escuadrón y, con la brisa agitada, tanto *Caesar* como *Audacious* comenzaban a acercarse peligrosamente a los bancos de arena de la isla: si desembarcaban, luego compartirían el destino de *Hannibal* encontrándose directamente frente a las baterías de la isla. Al observar el fracaso de su planeado ataque al escuadrón francés, Saumarez levantó la señal a las 13:35 para que sus buques se retiraran a Gibraltar. El *Pompée* ya estaba en camino gracias a los buques remolcadores, y *Caesar* y *Audacious* pudieron cortar sus anclas y salir sin fuerzas de la bahía con la ayuda de una brisa de tierra repentina que los llevó rápidamente fuera del alcance de los cañones franceses y españoles. A ellos se les unieron el *Venerable* y el *Spencer* y cuando se fueron, el escuadrón golpeado se retiró a Gibraltar y dejó el casco casi desarmado de *Hannibal* en tierra en el puerto de Algeciras.

El *Hannibal*, más de sesenta hombres murieron y el capitán Ferris ordenó a los supervivientes que se encontraban debajo de la cubierta que escaparan de lo peor del fuego cuando las armas combinadas de las fuerzas francesas y españolas apuntaron al último objetivo restante, iniciando varios incendios. A las 14:00, al ver que la resistencia continuada era inútil, había ordenado que se «golpearan los colores» y se había arriado la insignia del *Hannibal*. A continuación, los soldados franceses y españoles irrumpieron en el barco, y el cirujano del *Hannibal* informó más tarde que varios hombres heridos fueron pisoteados hasta morir cuando los equipos de abordaje intentaron apagar los incendios. No se ha establecido si lo que siguió fue un malentendido a bordo de *Hannibal* o una estratagema deliberada de los franceses, pero la insignia del *Hannibal* se volvió a poner boca abajo, una señal internacional reconocida de peligro o rendición. El Capitán Dundas, que había presenciado toda la batalla desde Gibraltar, creía al ver la bandera que significaba que Ferris todavía estaba ocultando en el *Hannibal* y solicitando apoyo para salvar su barco maltratado o para que fuera evacuado antes de rendirse. Se enviaron buques desde Gibraltar con carpinteros desde los astilleros para efectuar reparaciones en el *Hannibal* y Dundas tomó al *HMS Calpe* y regresó a la bahía para brindar asistencia, y fue atacado intensamente antes de retirarse cuando cometió su error, aunque no antes de que varios de los buques hubieran sido capturados por los franceses cuando sus tripulaciones abordaban el *Hannibal*.

Consecuencias

Ambas partes sufrieron grandes bajas y daños; los británicos tuvieron 121 muertos, 240 heridos y 11 desaparecidos, y se cree que los desaparecidos se ahogaron cuando sus buques se hundían. Además de la pérdida del *Hannibal*, tanto el *Pompée* como el *Caesar* sufrieron graves daños, aunque tanto el *Venerable* y el *Spencer* solo sufrieron daños leves durante la batalla. Las bajas fueron abundantes en todo el escuadrón ya que el *Hannibal* sufrió más de 140 hombres muertos y heridos y el resto hecho prisionero, el *Pompée* más de 80 muertos y ninguno de los otros buques

menos de 30. Los franceses habían sufrido más bajas, con 161 muertos, incluidos los capitanes Moncousu y Lalonde y 324 heridos, incluido Devaux. Sin embargo, en su desglose de bajas francesas barco por barco, Musteen solo registra 161 muertos y 324 heridos. Los tres buques franceses de línea resultaron dañados: Saumarez creía que los buques franceses "no prestarían servicio" después de la batalla, aunque pronto se comprobó que estaban equivocados. *Indomptable* y *Desaix* resultaron particularmente dañados, aunque la fragata *Muiron*, que había permanecido en las aguas poco profundas del puerto de Algeciras, no sufrió daños. Según los informes, los españoles mataron a 11 hombres y un número no especificado resultaron heridos, y las bajas se produjeron en las fortalezas atacadas y en los cañoneros, cinco de los cuales fueron destruidos en la batalla. Las tripulaciones británicas descubrieron durante el enfrentamiento que su artillería se vio afectada por la falta de viento, gran parte de sus disparos sobrevolaron los buques franceses y el pueblo de Algeciras, que sufrió daños considerables. Las autoridades españolas acusaron más tarde a Saumarez de apuntar deliberadamente a la ciudad en su frustración por no poder capturar al escuadrón francés.

El 7 de julio, Saumarez envió al capitán Brenton a Algeciras con una bandera de tregua y se llevaron a cabo negociaciones con miras a devolver al capitán Ferris y sus oficiales al control británico bajo condiciones de libertad condicional. Después de una breve correspondencia entre Linois y Saumarez, esto fue acordado, y Ferris, sus oficiales, sus heridos y los oficiales tomados del *HMS Speedy* fueron enviados a Gibraltar. En agosto de 1801, Ferris y sus oficiales regresaron a Gran Bretaña, donde se llevó a cabo una práctica de corte marcial en el caso de una nave perdida por el enemigo. El contraalmirante John Holloway presidió la corte y el tribunal encontró que la conducta de Ferris durante la batalla fue ejemplar y fue absuelto de toda culpa por la pérdida de su nave. Al devolver su espada, Holloway comentó que *Me siento seguro de que, si alguna vez tiene la oportunidad de desenvainarla nuevamente, se usará con la misma gloria con la que se mostró tan noble en la defensa de la nave de su majestad el* Hannibal'**.**

La reacción inmediata tanto en Algeciras como en Gibraltar se dedicó a reparar los buques de guerra dañados: todos los involucrados asumieron que la continuación de la acción simplemente se había pospuesto y no se había concluido. En Gibraltar, Saumarez decidió abandonar temporalmente al *Pompée* y al *Caesar* y reasignar a sus tripulaciones para garantizar que el resto del escuadrón estuviera listo para la batalla. Esta decisión fue disputada por el capitán Brenton del *Caesar* , y al trabajar continuamente durante tres días, la tripulación de *Caesar* preparó con éxito su barco a tiempo para que Saumarez volviera a navegar. La prisa era necesaria porque Linois, mientras reparaba vigorosamente su propio escuadrón y preparaba al *Hannibal* capturado en el mar con «mástiles de jurado», había enviado un mensaje a Cádiz instando al vicealmirante José de Mazarredo a enviar refuerzos antes de que Saumarez estuviera listo para atacar nuevamente. Instado por el contraalmirante francés Pierre Dumanoir le Pelley, quien se encontraba en Cádiz para tomar la ocupación de los prometidos seis navíos de línea, Mazzaredo ordenó el vicealmirante Juan Joaquín de Moreno para navegar con una fuerza formidable, que llegó de la Bahía de Algeciras el 9 de julio. El escuadrón franco-español fue seguido por Superb, que luego se unió a Saumarez en Gibraltar. En Algeciras, el escuadrón español se propuso recoger a Linois y al convoy de su escuadrón maltratado a Cádiz con cinco buques de línea, incluidos dos buques de primera clase de 112 cañones como escoltas. *Hannibal* resultó demasiado dañado para el viaje y estuvo anclado en el puerto de Algeciras, pero el resto de los escuadrones franceses y españoles navegaron hacia Cádiz el 12 de julio y fueron capturados esa noche por el escuadrón reparado de Saumarez en la Segunda Batalla de Algeciras. [35] La retaguardia española estaba abrumada, los buques de 112 cañones se hundieron con más de 1700 vidas y otro barco fue capturado, pero la fuerza de Linois logró llegar a Cádiz a la mañana siguiente. *Hannibal* más tarde fue retirado de Algeciras por los franceses y comisionado como *Annibal*.

En Francia, la victoria fue motivo de celebración; Le *Moniteur Universel* declaró que "el combate cubre con gloria las armas francesas y muestra lo que son capaces de hacer". Linois fue proclamado un héroe nacional y recibió un *«Sabre d'honneur»* de Napoleón. La victoria francesa sobre una fuerza británica significativamente más fuerte fue un evento inusual en la guerra durante el cual la Royal Navy había dominado el mar. Saumarez representó públicamente la batalla como una victoria, declarando que había " logrado completamente [sic] haber inhabilitado los buques del enemigo", aunque en privado reconoció la derrota. El historiador Richard Gardiner comentó que *«los franceses bien entrenados y dirigidos habían luchado duro y hábilmente y una combinación de clima,*

suerte y apoyo en tierra les había dado la victoria contra una fuerza superior de la que habían capturado uno. Sin embargo, también es significativo que este raro contratiempo británico ocurrió cerca de la costa con todas las dificultades y el descaro que implicaba».

12 JULIO 1801. 2ª BATALLA NAVAL DE ALGECIRAS[155]

Fecha	13 de julio de 1801
Lugar	Estrecho de Gibraltar
Resultado	Victoria británica
Beligerantes	
Reino Unido Portugal	España Francia
Comandantes	
James Saumarez	Juan Mondragón Charles Linois
Fuerzas en combate	
6 buques de línea 2 fragatas	9 navíos de línea 3 fragatas
Bajas	
18 muertos 101 heridos	2000 muertos o heridos
Materiales	
Ninguna	2 buques de línea destruidos 1 buque de línea capturado 1 fragata hundida

La **segunda batalla de Algeciras** (o **batalla del estrecho de Gibraltar**) fue una batalla naval librada en la noche del 12 julio 1801 entre una escuadra de navíos de línea de la Royal Navy británica y una escuadra más grande de buques de la Armada Española y la Armada francesa en el estrecho de Gibraltar.

La batalla siguió a la primera batalla de Algeciras el 6 de julio, en la que una escuadra francesa anclada en el puerto español de Algeciras fue atacada por una escuadra británica más grande con base en la cercana Gibraltar. En un intenso enfrentamiento librado en un clima tranquilo en los confines cercanos de la bahía de Algeciras, la fuerza británica había sido calmada y golpeada, sufriendo grandes bajas y perdiendo el buque de 74 cañones HMS *Hannibal*. Al retirarse para reparaciones, ambas partes llamaron refuerzos, recibiendo primero el apoyo de los franceses, de la flota española con base en Cádiz, que envió seis navíos de línea para escoltar a la escuadra francesa a un lugar seguro.

Al llegar a Algeciras el 9 de julio, la escuadra combinada estaba lista para zarpar de nuevo el 12 de julio, partiendo de Algeciras hacia el oeste durante la noche. La escuadra británica al mando del contraalmirante Sir James Saumarez, después de haber realizado sus propias reparaciones apresuradas, partió en su persecución. Al descubrir que sus buques se estaban quedando atrás, Saumarez instruyó a sus capitanes para que se separaran y atacaran al escuadrón combinado lo mejor que pudieran. El barco más rápido fue el HMS *Superb* al mando del capitán Richard Goodwin Keats, que navegó a través de la retaguardia española cuando cayó una noche sin luna. *Superb* disparó contra los buques más traseros, incendiando el *Real Carlos* de 112 cañones y capturando al *San Antonio*. Incapaz de determinar amigo de enemigo en la oscuridad, el *Real Carlos* se enfrentó

[155] https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_batalla_de_Algeciras

inadvertidamente al barco español *San Hermenegildo*, extendiendo el fuego a su compatriota. Posteriormente, ambos buques explotaron con una enorme pérdida de vidas. Luego se desarrolló una segunda etapa de la batalla, cuando el HMS *Venerable* tomó la delantera de la línea británica, atacando el buque francés *Formidable* más trasero bajo el mando del capitán Amable Troude. En un enfrentamiento furioso y prolongado, *Venerable* sufrió graves daños y fue conducido a tierra, permitiendo que el resto de la fuerza francesa regresara a Cádiz sin más combates.

Beau fait d'armes du capitaine Troude, Morel-Fatio

Después de la batalla, el *Venerable* fue remolcado de regreso a Gibraltar para reparaciones, mientras que el resto de la escuadra británica reanudó el bloqueo de los buques franceses y españoles en Cádiz, devolviendo la situación a la anterior a la batalla. Esta victoria británica, que se produjo tan pronto después de la derrota de Saumarez en el puerto de Algeciras, hizo mucho para restaurar la paridad en la región y las grandes bajas infligidas a los españoles contribuyeron a un debilitamiento de la alianza franco-española y la firma del Tratado de Amiens, que detuvo temporalmente la guerra a principios del año siguiente. En Francia, a pesar de las grandes pérdidas españolas, la batalla fue celebrada como una victoria, con Troude ampliamente elogiado y promovido por la defensa de su barco.

Antecedentes

En agosto de 1798, la flota francesa del Mediterráneo fue destruida en gran parte por una flota británica en la batalla del Nilo durante la invasión francesa de Egipto. Con la Royal Navy dominante en el mar Mediterráneo y su ejército atrapado en Egipto, los franceses buscaron en 1801 aumentar sus fuerzas agotadas en la región enviando refuerzos de la Flota del Atlántico y comprando buques de la Armada Española, con base en Cádiz. Un escuadrón zarpó de Brest en el Atlántico en enero e hizo tres intentos fallidos de llegar a Egipto, que se enfrentaba a una gran invasión británica, antes de abandonar el esfuerzo y retirarse a Tolón en la costa mediterránea francesa. Sin embargo, tres navíos de línea, *Formidable*, *Indomptable* y *Desaix*, se habían separado de la escuadra en mayo y posteriormente fueron puestos bajo el mando del contraalmirante Charles Linois bajo órdenes de navegar hacia Cádiz. En Cádiz, la flota española había acordado vender seis buques de línea a la Armada francesa, y el 13 de junio dos fragatas francesas, *Libre* e *Indienne*, llegaron al puerto para supervisar la transferencia bajo el mando del contraalmirante Dumanoir le Pelley.

De camino a Cádiz, Linois se había enterado por la tripulación del bergantín capturado HMS *Speedy* de que una poderosa escuadra británica de siete buques de línea al mando del contralmirante Sir James Saumarez despidió a Cádiz, bloqueando el puerto. Preocupado de que esta escuadra pudiera abrumar a la suya, Linois se refugió en el pequeño pero bien defendido puerto de Algeciras, justo al otro lado de la bahía de Algeciras de la base naval británica fuertemente fortificada en Gibraltar. Saumarez fue informado de la llegada de Linois, y giró hacia el este para enfrentarlo, descubriendo que los buques franceses anclados en una posición bien preparada en la mañana del 6 de julio. Saumarez atacó de inmediato, pero descubrió que sus buques se veían obstaculizados por la falta de viento. Calmados bajo un fuerte fuego, la escuadra británica infligió graves daños a los buques franceses que se retiraron a aguas menos profundas, dos encalladas. Sin embargo, cuando Saumarez ordenó a sus buques que lo siguieran, el HMS *Hannibal* también encalló, atrapado bajo un fuerte bombardeo desde la orilla. Sin viento con el que maniobrar y todos los buques de la escuadra se hundieron o se dedicaron a remolcar el maltrecho HMS *Pompee* de regreso a Gibraltar, Saumarez suspendió el ataque a las 13:35. La maltrecha escuadra británica se retiró a Gibraltar, a excepción *de Aníbal*, que quedó atrapado, maltratado y rápidamente obligado a rendirse, habiendo perdido dos mástiles y más de 140 hombres.

Tránsito de Moreno

Con ambas escuadras gravemente dañadas, se requirieron refuerzos, Linois envió un mensajero por tierra a Cádiz con un llamamiento para que la flota española allí, al mando del almirante Don José de Mazarredo enviara una escuadra para escoltar a la fuerza francesa en Algeciras a la seguridad de Cádiz. En Cádiz, le Pelley tuvo que suplicar ayuda a Mazarredo, el almirante español acordó el 8 de julio enviar una poderosa escuadra al mando del vicealmirante Don Juan Joaquín Moreno de Mondragón a Algeciras. La fuerza de Moreno consistía en dos buques de línea de primera clase de 112 cañones, el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*, el *San Fernando* de 96 cañones, el *Argonauta de* 80 cañones y el *San Agustín de 74 cañones*. Con esta fuerza estaba el navío francés de 74 cañones *Saint Antoine*, que unos días antes había sido el español *San Antonio*. El *Saint Antoine* fue el primero de los buques franceses comprados a la Armada española en entrar en servicio, la tripulación extraída de las tripulaciones de las fragatas de le Pelley complementada por marineros españoles y comandada por el comodoro Julien le Ray. Con la escuadra estaban las fragatas *Libre*, *Indienne* y la española *Sabina,* así como el lugre francés *Vautour*.

La escuadra combinada zarpó de Cádiz el 9 de julio, avanzando rápidamente hacia el sur y llegando a la bahía de Algeciras a última hora de la tarde, a excepción de *San Antonio*, que se retrasó y llegó a la mañana siguiente. La fuerza estaba anclada cerca de Algeciras, fuera del alcance de los cañones en Gibraltar, y allí esperó a que Linois terminara de hacer las reparaciones necesarias a sus barcos. Siguiendo al escuadrón combinado había una pequeña fuerza británica bajo el mando del capitán Richard Goodwin Keats en el HMS *Superb* con la fragata HMS *Thames* y el bergantín HMS *Pasley*. Aunque formaba parte de la escuadra de Saumarez, Keats había llegado demasiado tarde para participar en la primera batalla, y en su lugar había navegado frente a Cádiz observando a la flota española allí. Cuando Moreno navegó, Keats fue inicialmente perseguido por porciones de la escuadra franco-española, pero eludió y los siguió, uniéndose posteriormente a Saumarez en Gibraltar.[8] En el puerto británico, los astilleros fueron escenario de una actividad frenética cuando Saumarez, apoyado por el comisionado capitán Alexander Ball, trató de reparar su escuadrón para que pudiera interceptar las fuerzas de Moreno en su viaje de regreso a Cádiz. *Pompée* fue abandonada temporalmente en el patio, su tripulación redistribuida para trabajar en el resto del escuadrón. Saumarez también dio órdenes de que su buque insignia, el HMS *Caesar*, también se dejara en Gibraltar, pero el capitán Jahleel Brenton solicitó la oportunidad de reparar su barco y Saumarez cedió, la tripulación del *Caesar* trabajando todo el día y en turnos durante toda la noche para llevar su barco al nivel de combate. Saumarez creía, sin embargo, que debido a la condición de los buques de Linois y la suposición errónea de que el escuadrón combinado navegaría hacia Cartagena hacia el este, tendría al menos dos semanas para prepararse y enviar mensajes a la Flota del Mediterráneo bajo Lord Keith, entonces en el mar frente a Egipto, solicitando apoyo contra el escuadrón combinado.

Batalla

El 11 de julio, la actividad en los buques de Moreno indicó a los observadores británicos en Gibraltar que la escuadra combinada se estaba preparando para el mar, y los grupos de trabajo británicos que reparaban la escuadra de Saumarez redoblaron sus esfuerzos. La llegada de un ligero viento del este que favorecería el paso de regreso a Cádiz animó tanto a Moreno como a Saumarez a prepararse para la salida hacia la base atlántica al día siguiente. A las 12:00 del 12 de julio, *Caesar* salió del astillero de Gibraltar con su banda tocando la popular canción «Heart of Oak» a las cepas de respuesta de «Britons, Strike Home!», desde el muelle mientras las multitudes volvían a aparecer por miles para ver la próxima batalla. Para entonces, sin embargo, las fuerzas de Moreno ya estaban en el mar: al amanecer del 12 de julio, los principales buques españoles soltaron sus velas y a las 12:00 la escuadra francesa y española había comenzado a reunirse en su punto de encuentro frente a la punta Cabrita en la desembocadura de la bahía de Algeciras. A las 15:00, Saumarez zarpó, su banderín voló desde *César* y fue seguido por los buques de la línea *Superb*, HMS *Spencer*, HMS *Venerable* y HMS *Audacious*, las fragatas *Thames* y la portuguesa *Carlotta* y varios buques más pequeños. Tanto Saumarez como Linois esperaban que los refuerzos enviados por Lord Keith llegaran durante el día, pero ninguno apareció.

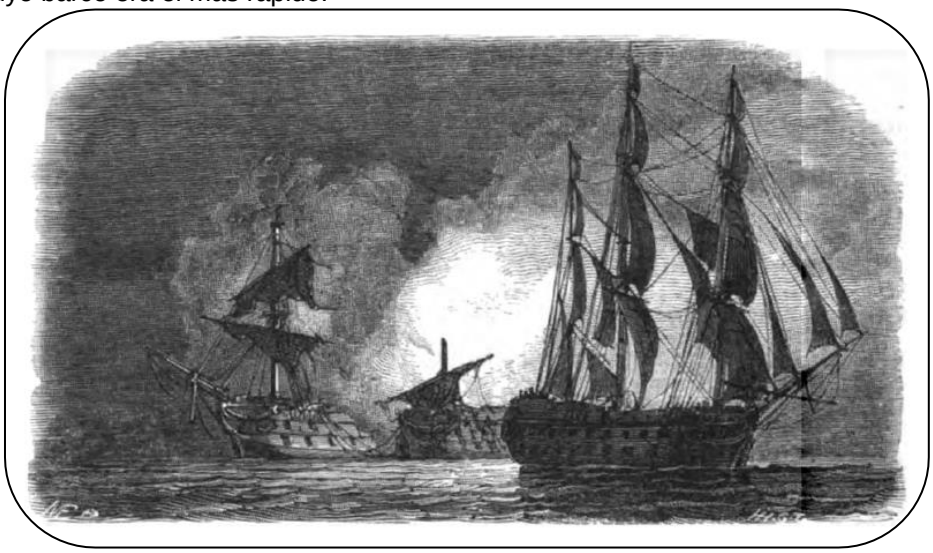
A las 19:00, retrasada por el efecto del peñón de Gibraltar sobre el viento, la escuadra británica rodeó Gibraltar y encontró a los buques franceses y españoles aún reunidos en Cabrita Point. El viento ligero impidió cualquier movimiento rápido, y Saumarez comenzó a dirigirse lentamente

hacia el escuadrón combinado en línea de formación de batalla. La partida de Moreno se había retrasado debido al estado del *aníbal* capturado, renombrado *Aníbal*, que no pudo hacer ningún progreso bajo sus mástiles de jurado y había sido llevado a remolque por la fragata *Indienne*. Al avistar la fuerza de Saumarez, Moreno ordenó a *Indienne* y *Aníbal* que regresaran a Algeciras y a las 19:45 dio órdenes para que el resto de la escuadra navegara hacia el oeste a través del estrecho de Gibraltar hacia Cádiz. También, siguiendo la tradición naval española, desembarcó su buque insignia *Real Carlos* y se transfirió a la fragata *Sabina*, persuadiendo a Linois para que abandonara *Formidable* e hiciera lo mismo.

Superb y la retaguardia

«Los navíos españoles *Real Carlos*, 112, y *San Hermenegildo*, 112, confundiéndose mutuamente con el agresor, iniciaron un ataque mutuo, resultando en que el *Real Carlos* perdiera su mástil delantero, cuyas velas, cayendo sobre sus propios cañones, se incendiaron. Mientras que en esta condición el *Hermenegildo* -aun enfrentando al *Real Carlos* como enemigo- en la confusión cayó a bordo de ella y se incendió también. Ambos buques se quemaron hasta que explotaron» - Comandante Lord Cochrane, testigo de la batalla desde Gibraltar.

A las 20:00, Saumarez condujo sus buques al Estrecho después de la escuadra combinada, pero en el anochecer la escuadra de Moreno ya estaba fuera de la vista y el almirante británico se dio cuenta de que sus buques eran demasiado lentos para atrapar a los buques franceses y españoles en su formación actual antes de que alcanzaran la seguridad comparativa del océano abierto.[14] A las 20:40, con el viento levantándose, por lo tanto, instruyó al escuadrón para que rompiera la formación y atacara la retaguardia del escuadrón combinado, dirigiendo sus órdenes a Keats en *Superb*, cuyo barco era el más rápido.



El HMS *Superb* navega desapercibido frente a la flota española en la bahía de Algeciras, mientras que el *Hermenegildo* y el *Real Carlos* explotan en el fondo después de dispararse por error el uno contra el otro.

Keats inmediatamente zarpó todo. El viento pronto se refrescó en un fuerte vendaval en el Estrecho y con la vela delantera y los galantes superiores establecieron que el Superb se fue a 11 1/2 nudos y a las 22:00 había recuperado la vista de la retaguardia de la escuadra combinada, que consistía en los buques de 112 cañones y el *Saint Antoine*. Detrás, todo lo que Keats podía ver era *César* y *Venerable* en la distancia, y a las 23:00 solo *César* todavía estaba a la vista, a más de 3 millas náuticas (5,6 km) detrás de *Superb*. Aunque ahora enfrentaba probabilidades considerables, Keats dirigió a *Superb* a 350 yardas (320 m) del *Real Carlos*. Vertió tres barrigas sucesivas en los españoles antes de que se devolviera el fuego, por lo que fue inesperado el ataque. A las 23:20, Keats estaba siendo atacado por los tres buques de la retaguardia franco-española, aunque evadía gran parte de ella por la simple táctica de no iluminar su barco para que los buques de la escuadra combinada se dispararan entre sí más que contra su oponente británico. Linois también había ordenado a sus buques que apagaran sus luces, pero esto solo se sumó a la confusión de los buques

españoles en la escuadra. La luna se había puesto y la noche era bastante oscura, lo que contribuyó a la ineficacia de la artillería española. El *Real Carlos* disparó al azar contra el barco británico, pero no pudo atacarlo una vez durante el breve enfrentamiento. Sin embargo, la nave de Keats fue mucho más precisa, disparando tres bandas anchas antes de que *Superb* fuera llevado más allá del *Real Carlos* y hacia *Saint Antoine*. Las andanada británicas causaron graves daños, derribando el mástil de la parte delantera y causando un incendio en la cubierta del barco español después del tercer andanada. El fuego creció rápidamente y pronto fue tan feroz que pudo ser visto claramente por los observadores en Gibraltar.

Con el *Real Carlos* desactivado, Keats entró en combate con el *Saint Antoine*, la tripulación combinada francesa y española se enfrentó al buque británico a medida que se acercaba. A las 23:50, Keats colocó su barco cerca del nuevo barco francés, comenzando una acción cercana y acalorada mientras los buques de la línea intercambiaban lados entre sí en la oscuridad total y con un viento creciente. Durante 30 minutos, la batalla continuó hasta que, con los buques frente al cabo Espartel en el norte de África, un herido Le Ray decidió que su barco ya no podía disputar la acción y saludó al *Superb* para anunciar que se había rendido. Sin embargo, las drizas que sostenían su banderín se habían enredado en el aparejo, dando la apariencia de que el barco todavía estaba en manos francesas: esto más tarde lo llevó a ser atacado repetidamente por otros buques británicos cuando subieron durante la noche. *Formidable* también estaba en la retaguardia del escuadrón combinado, escapando del ataque fingiendo luces de señal británicas hasta que hubiera pasado con seguridad la batalla entre *Superb* y *Saint Antoine*. Keats permaneció con su premio, esperando la llegada del resto del escuadrón: *César*, *Venerable*, *Spencer* y *Thames* llegaron después de la medianoche, todos disparando contra *Saint Antoine* a su paso antes de continuar hacia el oeste en busca del resto del escuadrón de Moreno. *Superb* se unió más tarde a *Carlotta* y los pequeños buques HMS *Calpe* y *Louisa*, que permanecieron disponibles durante la noche.

Al este del combate entre *Superb* y *Saint Antoine*, el fuego sobre el *Real Carlos* se salió de control, extendiéndose por todo el barco. En la oscuridad, el buque en llamas se destacó y fue confundido por la tripulación de *San Hermenegildo* con un barco británico. A pesar de las órdenes específicas de Moreno para que sus capitanes estuvieran seguros de sus objetivos, *San Hermenegildo* cerró con el barco en llamas y disparó varios costados contra el *Real Carlos*. El ataque provocó una respuesta y los dos enormes buques de guerra comenzaron un estrecho intercambio de disparos que solo se cerró cuando el *Real Carlos* se desplazó a San *Hermenegildo*, las llamas se extendieron desde las velas del primero al segundo. Saumarez, al presenciar la vista, exclamó emocionado a Brenton: «¡Dios mío, mire allí! ¡El día es nuestro!». En cuestión de minutos, ambos buques se enredaron, el fuego se propagó sin control por todos los buques. El fuego era demasiado peligroso para que los buques británicos hicieran cualquier intento de rescate, y aunque varios cientos de hombres lograron escapar de los naufragios en pequeñas embarcaciones, todavía había más de 1700 marineros a bordo cuando primero el *Real Carlos* a las 00:15 y luego el *San Hermenegildo* a la 01:00 explotaron cuando las llamas alcanzaron sus cargadores centrales, matando a ambas tripulaciones. 262 supervivientes en botes fueron llevados a bordo del *Saint Antoine* capturado y 38 *en Superb*, mientras que un puñado logró llegar al resto de la escuadra franco-española, pero la enorme pérdida de vidas en este incidente fue uno de los peores desastres marítimos hasta ese momento.

Venerable y Formidable

Mientras Keats había permanecido con su premio, Saumarez había llevado al resto de la escuadra hacia adelante, aunque *Audacious* se había quedado muy por detrás del resto de la fuerza británica. Los buques franceses y españoles se habían dispersado mientras el *Superb* atacaba la retaguardia y durante la noche cada uno se dirigía por separado a la cita frente al puerto de Cádiz. Al amanecer a las 04:00 del 13 de julio, los vigías del principal barco británico de la línea *Venerable* bajo el capitán Samuel Hood vieron el barco francés *Formidable*, bajo el mando del capitán Amable Troude en ausencia de Linois, hacia el norte. *Formidable* iba detrás del resto de la escuadra, cerca de la costa en la bahía de Conil al sur de Cádiz y al norte del cabo de Trafalgar. El viento era ligero y venía de tierra, por lo que *César* y *Spencer*, este último muy por detrás de los demás, no pudieron acercarse al barco francés y fue dejado a *Venerable* y *Thames*, ambos en la costa y, por lo tanto, en mejores condiciones de hacer uso del viento, para liderar el ataque.[24] *Formidable* solo tenía mástiles de jurado después de la batalla del 6 de julio, por lo que Hood pudo acercarse rápidamente al barco

francés, siendo atacado por los cañones de popa de Troude a las 05:15, Hood se abstuvo de responder hasta las 05:20 para no retrasar su progreso. La ligera brisa estaba en ese momento a favor de Hood, y *Venerable* pudo acercarse junto a *Formidable* y abrir fuego con un costado completo. Frente a Cádiz, los restos de la escuadra de Moreno se formaron con la intención de navegar en ayuda de *Formidable*, pero fueron alcanzados por una calma y solo pudieron ver la batalla hacia el sur.

Venerable se llevó lo peor de la acción temprana y a las 05:30 el mástil superior mesana fue disparada. Hood respondió ordenando al capitán Aiskew Hollis en el *Támesis* que se acercara a la popa de Troude, la fragata rastrillando repetidamente el barco francés bajo el fuego de los ineficaces cañones de popa. Durante otra hora, los buques comerciaron con los lados anchos, hasta que a las 06:45 el mástil principal del *Venerable* colapsó sobre el costado, retrasando significativamente el movimiento del barco. *Formidable* fue capaz de avanzar lentamente en los vientos ligeros y poco confiables, continuando disparando los cañones de popa contra el ahora inmóvil barco británico.[26] *Venerable* ahora estaba fuera de control, el mástil delantero colapsó a las 07:50 cuando el barco encalló en los bancos del islote de Sancti Petri, a 12 millas (19 km) al sur de Cádiz. Con su principal oponente desactivado, Troude continuó lentamente hacia Cádiz, fuera del alcance del *César* que se acercaba.

Combat du Formidable, Pierre-Julien Gilbert, 1832

Saumarez envió a Jahleel Brenton en un concierto a *Venerable a las* 08:00, justo cuando el mástil delantero también cayó por la borda, con instrucciones de que si la escuadra combinada francesa y española, visible frente a Cádiz, debía dirigirse al sur para atacar al buque británico encallado, entonces Hood debería retirar a su tripulación e incendiar su barco. *Thames* se acercó para evacuar el barco si surgía la necesidad, pero Hood rechazó la orden e insistió en que podría salvar su barco. Finalmente, la llegada de *Audacious* y *Superb* al horizonte sur decidió el problema ya que Moreno abandonó cualquier intención de contraatacar, en lugar de entrar en el puerto de Cádiz con su escuadra, seguido por Troude en *Formidable*. Su llegada fue recibida con vítores de la población de la ciudad, inconsciente del desastre en las entrañas de Gibraltar. La confusión significaba que las situaciones de los buques perdidos eran desconocidas, y la llegada de *San Antonio* todavía se anticipaba a Cádiz hasta el 16 de julio

Secuelas

Bajas

Con la amenaza inmediata desaparecida, Saumarez pudo dirigir los esfuerzos de su escuadrón para salvar al *Venerable* maltratado y encallado. El mar en calma y los vientos ligeros ayudaron a esta operación, y a las 14:00, asistido por *Thames* y los buques de *César* y *Spencer*, *Venerable* volvió a estar a flote.[28] El barco de Hood fue remolcado primero por *Thames* y luego *Spencer*, el escuadrón británico volviendo hacia Gibraltar a las 18:00, la tripulación aparejando una serie de

mástiles y velas de jurado para ayudar al proceso. A las 08:00 del 14 de julio, el *Venerable* pudo volver a navegar de forma independiente, llegando la escuadra a Gibraltar más tarde ese día. En Gibraltar, el escuadrón que regresaba fue recibido con vítores y un saludo de 21 cañones. *Spencer*, *Audacious* y *Thames* permanecieron en el mar frente a Cádiz para continuar el bloqueo, que permaneció en vigor hasta el final de las guerras revolucionarias francesas en marzo de 1802 en la Paz de Amiens.

Las bajas británicas habían sido relativamente leves, incurridas casi en su totalidad en *Venerable*, que sufrió 18 muertos y 87 heridos. *Superb* tenía 15 hombres heridos, incluido un teniente, todos de la acción con *Saint Antoine*, mientras que el único otro barco directamente comprometido era *Thames*, que no había perdido a un solo hombre muerto o herido. Aparte del *Venerable*, ninguno de los otros buques había sufrido daños significativos, incluidos el *Superb* y el *Thames*. A raíz de la batalla, Saumarez organizó un intercambio de prisioneros, la tripulación de *San Antonio* enviada a Algeciras a cambio de la liberación de la tripulación de *Aníbal*. Las pérdidas entre el escuadrón combinado fueron drásticamente más pesadas: *Formidable* reportó 20 muertos y un número no reportado de heridos y las bajas de San Antonio no fueron reportadas en ese momento, pero fueron consideradas por historiadores posteriores como William James como «muy graves". Sin embargo, la mayor pérdida fue a bordo de los dos buques destruidos de 112 cañones, cada uno de los cuales había tenido una tripulación de aproximadamente 1000 hombres, de los cuales se sabe que poco más de 300 escaparon a otros barcos. La pérdida de más de 1700 marineros españoles en la batalla fue una de las pérdidas de vidas más graves en un solo incidente marítimo hasta ese momento.

Finalmente, hubo daños a dos fragatas españolas: la *Sabina* fue alcanzada por fuego de cañón durante la noche matando a un hombre e hiriendo a cinco, aunque no se determinó qué barco había disparado contra el buque insignia y James sugirió que podría haber sido de uno de los buques de 112 cañones destruidos en un caso de fuego amigo.[28] Además, la fragata española de 34 cañones *Perla* fue vista revolcándose en la costa norteafricana del Estrecho de Gibraltar en la mañana del 13 de julio, hundiéndose más tarde en el día debido a graves daños. Nunca se ha explicado cómo *Perla* llegó a participar en la acción. El barco no formaba parte de la escuadra de Moreno en Algeciras y ninguno de los buques británicos informó haber atacado a una fragata durante la noche: durante las horas de oscuridad, *Perla* debe haber encontrado la batalla y quedar atrapado en el fuego cruzado, sufriendo daños fatales.

Efectos

En Gran Bretaña se celebró la batalla, ya que se consideró que Saumarez había eliminado la mancha de su derrota seis días antes en la batalla en la bahía de Algeciras. Fue galardonado con el agradecimiento de ambas Cámaras del Parlamento y, ya como Knight Bachelor, fue nombrado Caballero del Baño con una pensión de £ 1200 anuales (el equivalente a £ 97 000 a partir de 2022).[33] Los primeros tenientes de *Caesar*, *Superb* y *Venerable* fueron promovidos a comandante y el capturado *Saint Antoine* fue comisionado en la Royal Navy como HMS *San Antonio*, aunque la edad y el pequeño tamaño del barco significaron que nunca fue adecuado para el servicio de primera línea y en su lugar fue estacionado permanentemente en Portsmouth. Casi cinco décadas después, la segunda batalla fue una de las acciones reconocidas por la Medalla de Servicio General Naval, otorgada a solicitud de todos los participantes británicos que aún vivían en 1847.

En Francia, la batalla fue representada como una victoria, en gran parte basada en un informe enviado a París por Dumanoir le Pelley sobre la fuerza de una carta escrita por el capitán Troude, que afirmaba que había luchado no solo contra el *Venerable y el Támesis*, sino también contra *César* y *Spencer* (identificado erróneamente en el informe como *Superb*).[35] Troude afirmó que no solo había expulsado a todos estos buques y destruido completamente *al Venerable* conduciendo el barco a tierra a las 07:00, sino que luego había esperado cerca hasta las 10:00 con la esperanza de reanudar la acción. En recompensa por sus servicios representados, Troude fue promovido y muy elogiado, y más tarde ocupó varios comandos activos importantes en la Marina francesa.

El resultado de la batalla, revirtiendo la derrota británica del 6 de julio, infligiendo graves pérdidas a la flota española en Cádiz y atrapando a Linois en Cádiz resultó decisivo para confirmar el control británico del mar Mediterráneo. Con el plan francés de reforzar al ejército varado en Egipto en ruinas, la flota de invasión británica era libre de operar sin interferencias, logrando capturar el país en septiembre. También en un sentido más amplio, enfatizó el grado en que la Royal Navy dominó

las aguas europeas, destruyendo cualquier intento de las armadas de Francia y sus aliados de realizar operaciones en el mar. En España, el gobierno, furioso por las pérdidas sufridas por tan poca ganancia, comenzó a distanciarse de la alianza con Francia, que fue un factor que contribuyó a la firma del Tratado de Amiens en marzo de 1802 que puso fin a las guerras revolucionarias francesas. Durante el resto de la guerra, los británicos mantuvieron el control indiscutible del mar Mediterráneo y la costa española, el bloqueo de Cádiz impidió que las fuerzas francesas y españolas se hicieran a la mar

1804, 5 OCTUBRE. ACCIÓN DEL CABO DE SANTA MARÍA[156]

Fecha	5 de octubre de 1804
Lugar	Costa del Algarve, Portugal
Resultado	Victoria británica
Beligerantes	
Reino Unido	Reino de España
Comandantes	
Graham Moore	José de Bustamante y Guerra
Fuerzas en combate	
Royal Navy • 4 fragatas • 184 cañones • 1.110 hombres	**Armada española** • 4 fragatas • 148 cañones • 1.089 hombres
Bajas	
2 muertos y 7 heridos	• 269 muertos • 80 heridos • 1 navío hundido • 3 navíos capturados

La **batalla del cabo de Santa María** fue un combate naval que tuvo lugar el 5 de octubre de 1804 frente al cabo de Santa María, en la costa portuguesa del Algarve, en la que la escuadra mandada por el jefe de escuadra José de Bustamante y Guerra fue atacada, sin previa declaración de guerra, por una escuadra británica al mando del comodoro Graham Moore.

El brigadier Bustamante rindió las tres fragatas que resistieron a mediodía, que fueron apresadas y transportadas al puerto de Gosport en Inglaterra. Bustamante había zarpado de Montevideo en tiempo de paz el 9 de agosto de 1804.

Orden de batalla

- **Flota española**: *Medea* (insignia), *Fama*, *Mercedes* y *Santa Clara*. La flota partió armada con 148 cañones y con 1089 hombres de dotación.
- **Flota británica**: *Indefatigable* (insignia), *Lively*, *Amphion* y *Medusa*. La flota estaba armada con 184 cañones y con 1110 hombres de dotación.

Desarrollo de las operaciones

Al amanecer del 5 de octubre, las fragatas de Bustamante divisaron la costa de Portugal (frente al cabo de Santa María). A las 7:00 avistaron cuatro embarcaciones inglesas que venían al encuentro de las fragatas españolas. Bustamante ordenó zafarrancho a las 8:00 y dispuso formar línea de combate. Las fragatas inglesas se situaron una a una, a barlovento de las españolas y a «tiro de pistola».

[156] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_cabo_de_Santa_Mar%C3%ADa_(1804)

Una vez emparejadas, los ingleses mandaron un bote a parlamentar con la *Medea*, que llevaba la insignia. Viendo que su bote se demoraba, Moore mandó llamar a su bote con un cañonazo y a continuación rompieron el fuego las demás fragatas inglesas. Estando tan cerca los navíos, los artilleros tenían dificultad para manejar los cañones. Al poco tiempo vieron saltar la *Mercedes* por los aires. La *Fama* se alejaba para escapar, pero la siguió la *Lively*, que era la más velera, hasta alcanzarla y también la batió la *Medusa*, que era la que la tenía emparejada al inicio, quedando la *Fama* desarbolada, con su comandante, el capitán de navío Miguel Zapiain y Valladares, muerto, y la fragata con siete impactos a flor de agua, pues los ingleses después de arrumbar el velamen tiraban a hundir. La falta de combatividad de la marinería española impedía hacer una defensa eficaz, y la desigualdad era abismal. Prolongar más el combate hubiera constituido un final numantino. A las 12:30, Bustamante rindió la escuadra.

La flotilla de Bustamante es interceptada por cuatro fragatas inglesas mandadas por Moore, y la *Amphion* alcanza la santabárbara de la *Mercedes*. Recreación de Francis Sartorius

Las tres fragatas españolas fueron conducidas primeramente a Gibraltar, y después a Gosport, Inglaterra.

Españoles

Fragata española	Dotación	Comandante	Acciones
Medea	279	Capitán de navío Francisco de Piedrola y Verdugo	Insignia de José de Bustamante y Guerra. A bordo, el mayor general Diego de Alvear y Ponce de León y su hijo Carlos. Tuvo 2 muertos y 10 heridos.
Santa Clara	264	Capitán de navío Diego Alesón y Bueno	7 muertos
Fama	264	Capitán Miguel Zapiain y Valladares	11 muertos (entre ellos el capitán) y 50 heridos

Mercedes	282	Capitán de navío José Manuel De Goicoa y Labart	249 muertos. La esposa de Alvear y sus 7 hijos desaparecieron. 50 náufragos rescatados, entre ellos Pedro Afán de Rivera, natural de Granada, teniente de navío.
Total	1089 hombres		269 muertos

Británicos

Fragata británica	Dotación	Comandante	Vicisitudes
Indefatigable	330	Comodoro Graham Moore.	Batió a la *Medea*
Lively	280	CN Graham Eden Hamond.	Batió a la *Santa Clara* y luego persiguió a la *Fama*
Medusa	250	John Gore.	Batió a la *Fama*
Amphion	250	Samuel Sutton.	Batió a la *Mercedes*
Total	1110 hombres		2 muertos y 7 heridos

Tragedia del general Diego de Alvear

El segundo comandante de la escuadra era el mayor general Diego de Alvear y Ponce de León, que regresaba a la península con su esposa Josefa Balbastro y sus ocho hijos, después de cumplir su misión en el establecimiento del trazado de los límites en Paraguay. Diego de Alvear viajaba con su hijo mayor Carlos, cadete del Regimiento de Dragones de Buenos Aires, en la fragata del comandante, la *Medea*, y su familia y enseres iban en la fragata *Mercedes*. En un momento de la refriega, la *Amphion* alcanzó la santabárbara y la *Mercedes* saltó por los aires, pereciendo a su vista la esposa de Don Diego y sus hijos, salvo el primogénito.

Consecuencias

La escuadra española perdió 269 personas y tuvo 80 heridos, mientras que la escuadra de Moore sólo perdió dos hombres y tuvo siete heridos.

La batalla fue duramente criticada por la prensa británica, que consideraba que el ataque estaba totalmente injustificado por haberse producido en tiempos de paz:

Un gran delito acaba de cometerse [...] La ley de las naciones ha padecido la violación más atroz: una potencia amiga ha sido atacada por nuestra fuerza pública en medio de una profunda paz [...] sus leales súbditos han perecido en su defensa, infestando nuestras costas sus saqueados tesoros, y, como el de un pirata, nuestro pabellón tremola sobre el débil, el infeliz y el oprimido.[2]

Gran Bretaña obtuvo un copioso botín de más de tres millones de pesos. Sólo después de numerosas presiones accede a abonar los fondos de las soldadas de los marinos supervivientes por 230 634 pesos, negándose a abonar los 60 000 pesos correspondientes a los soldados fallecidos, cuyas viudas y herederos quedaron sin los ahorros ganados por el servicio de sus maridos y padres. España declaró la guerra a Gran Bretaña el 14 de diciembre de 1804, ya antesala de lo que sería la batalla de Trafalgar. Napoleón, que había sido coronado el día 2 (doce días antes), veía cómo tenía a España de aliada en su guerra contra Gran Bretaña.

La Fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, buque mártir hundido en esta batalla, ha estado envuelto en una gran polémica desde 2007 hasta primeros de 2012, ya que España denunció judicialmente en Florida a la empresa de cazatesoros estadounidense Odyssey Marine Exploration argumentando que la *Mercedes* es el buque expoliado ilegalmente por dicha empresa frente a las costas del Algarve portugués.

En enero de 2012, en un fallo que ya no admite recurso, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos rechazó el recurso de Odyssey Marine Exploration y obligó a la compañía a devolver a España las cerca de 500.000 monedas sacadas del pecio en 2007, monedas y restos arqueológicos que volvieron a España el 25 de febrero de 2012 para engrosar el Patrimonio Nacional y al que la justicia estadounidense reconoció su propiedad.

1805, 21 OCTUBRE, BATALLA DE TRAFALGAR[157] [158]

La batalla de Trafalgar tuvo lugar el 21 octubre 1805, en el marco de la tercera coalición iniciada por Reino Unido, Austria, Rusia, Nápoles y Suecia para intentar derrocar a Napoleón Bonaparte del trono imperial y disolver la influencia francesa en Europa. Dicha batalla naval está considerada como una de las más importantes del siglo XIX, donde se enfrentaron los aliados Francia y España (VA francés Pierre Villeneuve, y el teniente general del mar Federico Gravina) contra la armada británica al mando del VA Horatio Nelson, quien obtuvo la victoria.

Adversarios	Royal Navy	Flotas de Francia y España.
Comandantes	• Almirante Vizconde Lord Nelson • Vicealmirante Collingwood.	• VA Pierre Villeneuve • Almirantes d'Aliva y Cisternas de España
Flotas	32 buques británicos ○ 25 navíos ○ 4 Fragatas y ○ buques menores	• 23 buques franceses y 15 españoles ○ 33 navíos de línea ○ 7 Fragatas y ○ buques menores ○ 4.000 soldados, incluyendo fusileros del Tirol, embarcados en destacamentos en las flotas francesas y española.
Vencedor	Rotunda victoria de la Royal Navy.	

Los acontecimientos históricos que precedieron a esta batalla se encuentran en el intento frustrado de Napoleón de invadir las islas británicas, en el que la escuadra franco-española debía distraer a la flota británica y alejarla del canal de la Mancha para dirigirla a las Indias Occidentales (el Caribe).

Este plan de distracción fracasó y se agravó con la consiguiente derrota de Finisterre (22 julio 1805). Tras esta derrota, la flota se dirigió al puerto de Cádiz, de donde zarparía el 19 de octubre hacia Trafalgar.

La flota franco-española se vio bloqueada en Cádiz por Nelson, y en septiembre Napoleón ordenó a Villeneuve navegar a Nápoles para despejar el Mediterráneo de buques británicos, pero no obedeció esta orden, permaneciendo en puerto.

La flota franco-española en Cádiz

El 20 de agosto, la flota franco-española del almirante Villeneuve arribaba en el puerto gaditano, concentrando allí un total de 18 buques de línea franceses y 15 españoles, 4 fragatas francesas y 2 bergantines.

La escuadra española embarcaba a unos 11.800 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 1.330 cañones.

La escuadra francesa embarca a unos 14.180 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 1.527 cañones.

El estado de la flota española era lamentable. La antigüedad media de los buques franceses era de 9 años, mientras que los españoles tenían unos 24 años; antes de partir de Cádiz algunos oficiales españoles tuvieron que repintar los cascos de sus navíos a expensas de su propio bolsillo, para no avergonzarse ante los franceses. Los buques también carecían de algunos equipamientos, repuestos y provisiones.

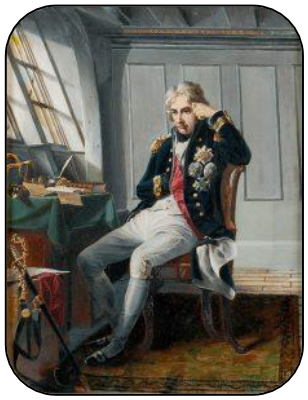
Las dotaciones españolas pasaban por un mal momento. Algunos oficiales hacía meses que no cobran sus salarios, y una reciente epidemia de fiebre Amarilla había causado estragos entre los marinos y pescadores, debiéndose reclutar a labradores y artesanos inexpertos para recargar las

[157] https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-trafalgar/

[158] https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-de-trafalgar-21-de-octubre-de-1805/

baterías o maniobrar el velamen. La enfermedad mató también a miles de cabezas de ganado, por lo que la carne empezaba a escasear.

Sin embargo, los cuadros de oficiales españoles eran buenos, destacando a hombres como el almirante Gravina y Churruca, que despreciaban a Villanueve por la incompetencia que había mostrado en los últimos meses. Napoleón le ordenó dirigirse hacia Cartagena para reunir a más buques españoles, pero era difícil que la flota combinada pueda salir de Cádiz sin enfrentarse con la escuadra británica de Nelson.



Almirante Lord Nelson

Vicealmirante Cuthbert Collingwood

Almirante Villeneuve

El 1 de octubre, había empezado los preparativos para partir, pretendiendo partir el 7 de octubre, pero el mal tiempo retrasó su salida durante 10 días. El 16 de octubre Villeneuve comunicó su plan de batalla a sus subordinados: dividiría sus 33 buques de línea en dos cuerpos de batalla, uno de observación con 12 buques bajo Gravina con dos escuadrones bajo el primero bajo su mando y el segundo bajo el contraalmirante Magón; y el cuerpo principal bajo Villeneuve con 21 buques dividido en 3 escuadrones cada uno de 7 buques, la vanguardia bajo el vicealmirante Álava, el centro bajo Villeneuve, y la retaguardia bajo el contraalmirante Dumanoir, los buques de línea españoles y franceses serían intercalados por orden de Napoleón:

- ***Escuadrón de vanguardia*** bajo el vicealmirante Álava: *Pluton* (F, 74), *Monarca* (E, 74), *Fogueaux* (F, 74), *Santa Ana* (E insignia, 112), *Indomptable* (F, 80), *San Justo* (E, 74), *Intrepide* (F, 74), y la fragata *Rhin* (F, 40).
- ***Escuadrón centro*** bajo el almirante Villeneuve: *Redoutable* (F, 74), *San Leandro* (E, 64), *Neptune* (F, 80), *Bucentaure* (F insignia, 80), *Santísima Trinidad* (E, 130), *Heros* (F, 74), *San Agustín* (E, 74); la fragata *Hortense* (F, 40); bergantín *Furet* (F, 18).
- ***Escuadrón de retaguardia*** bajo el contraalmirante Dumanoir: *Mont-Blanc* (F, 74), *San Francisco de Asís* (E, 74), *Duguay-Trouin* (F, 74), *Formidable* (F insignia, 80), *Rayo* (E, 100), *Scipion* (F, 74), *Neptuno* (E, 80); la fragata *Cornelie* (F, 40).
- ***Primer escuadrón de observación*** bajo el teniente-general Federico Gravina: *San Juan Nepomuceno* (E, 74); *Berwick* (F, 74), *Príncipe de Asturias* (E insignia, 112), *Achilles* (F, 74), *San Ildefonso* (E, 74), *Argonaute* (F, 74); la fragata *Themis* (F, 40); el bergantín *Argus* (F, 18).
- ***Segundo escuadrón de observación*** bajo el contraalmirante Charles Magon: *Swiftsure* (F, 74), *Argonauta* (E, 80), *Algesiras* (F insignia, 74), *Montañés* (E, 74), *Aigle* (F, 74), *Bahama* (E, 74); la fragata *Hermione* (F, 40).

Las plazas de infantería de marina que faltaban en los navíos para dotarlos, según las Reales Ordenanzas fueron cubiertos por soldados del ejército de tierra, que no habían pisado nunca la cubierta de un buque para luchar. Se verían afectados por mareos y la incomodidad de un medio al que no estaban acostumbrados. Lo mismo pasó con los artilleros. Los infantes fueron reclutados entre los RIs de infantería de guarnición en Cádiz, el RI África y el RI Soria, que curiosamente había participado en la Amada Invencible.

El 15 de octubre, Villeneuve recibió noticias de Bayona de que Bonaparte había ordenado su sustitución por el almirante Rosilly, para hacerse cargo de la flota franco-española. Por lo que decidió lavar su honor antes de su llegada haciéndose a la mar, en la creencia de que no había una

flota británica fuerte cerca y que Nelson todavía estaba en Inglaterra. Dejando fragatas de piquete para vigilar el puerto de Cádiz, Nelson había mantenido su flota principal bien mar adentro.

La flota británica en Cádiz

1805 Movimientos previos a batalla de Trafalgar

El 28 de septiembre, cerca del estrecho de Gibraltar la flota británica recibió más buques de refuerzo traídos por el almirante Collingwood, reuniendo un total de 33 navíos. Poco después de hacerse con el mando Nelson, el contraalmirante Thonas Louis fue enviado con 6 buques a Malta para escoltar un convoy, por lo que su fuerza se redujo a 27 buques de línea.

En total, la escuadra inglesa embarca a unos 23.300 marinos e infantes de marina, con una potencia de fuego de 2.148 cañones. Pero además disponían de 4 fragatas y 2 bergantines.

El estado de los buques británicos era excelente, eran buques muy maniobreros y bien artillados, con una antigüedad media de 17 años. Algunos fueron capturados a los franceses en 1798 en la *batalla del Nilo*, como el *Tonant* (80) y el *Belleisle* (74).

Las dotaciones inglesas eran soberbias, con marineros profesionales bien adiestrados en las maniobras y el empleo de artillería, con la que practican a diario. Los oficiales eran muy competentes, aunque impongan una abusiva disciplina. El conjunto confiere a esta escuadra británica grandes capacidades, convirtiéndola en la mejor flota del mundo.

La flota de Nelson se mantuvo en alta mar, y se preparaban minuciosamente para el combate, los artilleros diariamente hacían prácticas de tiro, y la comida era generosa para todos, aunque su mejor baza era su constante navegación. Eran, además, avituallados constantemente por buques venidos desde Inglaterra o colonias británicas en el exterior, o principalmente de países aliados como Portugal o Marruecos. Aunque de prolongarse el bloqueo la escuadra británica sufriría los desperfectos propios de estar en la mar tanto tiempo y los hombres caerían en una rutina muy dañina para la moral.

Durante los días siguientes, Nelson celebró en su camarote del *Victory* (100) unas cenas a las que invitó a los comandantes de su escuadra, informándoles de la última táctica que ha ideado para romper la línea de batalla de la flota franco-española, llamándola humorísticamente "*Nelson 's Touch*" (Toque de Nelson). En esencia era atacar en dos columnas independientes para romper la línea enemiga en el centro y destrozar su retaguardia, librando una batalla tumultuosa en la que la pericia e iniciativa de los capitanes británicos se impondría, había prometido la destrucción de al menos 20 buques enemigos.

Dado que disponía de menos buques decidió formar solo dos columnas una bajo su mando con 12 buques y otra bajo Collingwood con 13 buques:

- ***Columna de Nelson***: *Victory* (100), *Temeraire* (98), *Neptune* (98), *Conqueror* (74), *Leviathan* (74), *Ajax* (74), *Orion* (74), *Agamemnon* (74), *Minotaur* (74), *Spartiate* (74), *Britannia* (100), *Africa* (64).
- ***Columna de Collingwood***: *Royal Sovereign* (100), *Belleisle* (74), *Tonnant* (80), *Mars* (74), *Bellerophon*, (74), *Colossus* (74), *Achilles* (74), *Polyphemus* (64), *Revenge* (74), *Swiftsure* (74), *Defence* (74), *Thunderer* (74), *Defiance* (74), *Prince* (98), *Dreadnought* (98).
- ***Otros buques***: ***fragatas***: *Euralyus* (36), *Naiad* (38), *Phoebe* (36), *Sirius* (36); ***bergantines***: *Pickle* (12), *Entreprenante* (8).

Maniobras entre Cádiz y Trafalgar (19 a 20 de octubre)

El 8 de octubre, Villeneuve convocó un Consejo de guerra abordo de su buque insignia, el *Bucentaure* (80), para discutir la última orden dada por Napoleón: que la flota hispanofrancesa zarpe hacia Cartagena para buscar más refuerzos. El almirante español Gravina, no quería abandonar el puerto gaditano para obligar a que los ingleses mantener su bloqueo en mar abierto durante las tormentas invernales, que les causarían muchos daños.

El 17 de octubre, los espías españoles en Gibraltar revelaron que 4 navíos ingleses habían zarpado al Mediterráneo y que otros 2 estaban amarrados a puerto. Por entonces Nelson había ordenado el bloqueo de Cádiz, atacando a cualquier buque que intentase aprovisionar a la armada combinada. Villeneuve comienza a considerar la posibilidad de un ataque.

El 19 de octubre a las 06:00 horas, Villeneuve ordenó levar anclas al enterarse de que Napoleón ha ordenado destituirle por desobediencia, y nombró en su lugar al almirante Rosilly. La oficialidad española ve la salida como temeraria, pero el almirante francés se excusa en los informes gibraltareños, que apuntarían a que Nelson tuviese menos buques.

A las 09:30 horas, el vigía del buque inglés Mars, de la escuadra de Nelson, comunica a este mediante banderas: que el "*Enemigo sale de puerto*". El vicealmirante le indica a su oficial de señales que ordene a toda la flota: "*Persecución general, sureste*".

Nelson había establecido una línea de buques para comunicación visual, empleando banderas de día y luces de linternas por la noche. Dos fragatas británicas vigilaban de cerca a la armada combinada, e informan de sus maniobras al *Defence* (74), que a su vez las transmite al *Mars* (74), y este las comunica al *Victory* (100), el buque insignia del vicealmirante Nelson.

El día 20 de octubre, las maniobras de la armada combinada dejan entrever la inexperiencia de los marineros españoles. Los capitanes intentan formar en línea de batalla, pero solo consiguen tres líneas separadas con los buques distanciados entre sí. Villeneuve dirigió su flota hacia el estrecho de Gibraltar.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). 11:00 horas Nelson pronuncia su famoso discurso "Inglaterra espera cada hombre cumpla con su obligación" y se transmite a toda la armada. Royal Naval Museum

Al anochecer, hacia las 19:00 horas, el vigía del buque francés *Redoutable* (74) vio las luces de señales de las fragatas inglesas que les perseguían. En la armada franco-española no se disponía

de un código similar, recurriéndose a altavoces para comunicar la noticia de un buque a otro, para cuando llegó al *Bucentaure* (80) de *Villeneuve* serían las 20:30 horas.
Villeneuve ordenó a sus buques que intenten formar en línea de batalla, algo habitual en todas las armadas en esos momentos.

La Batalla

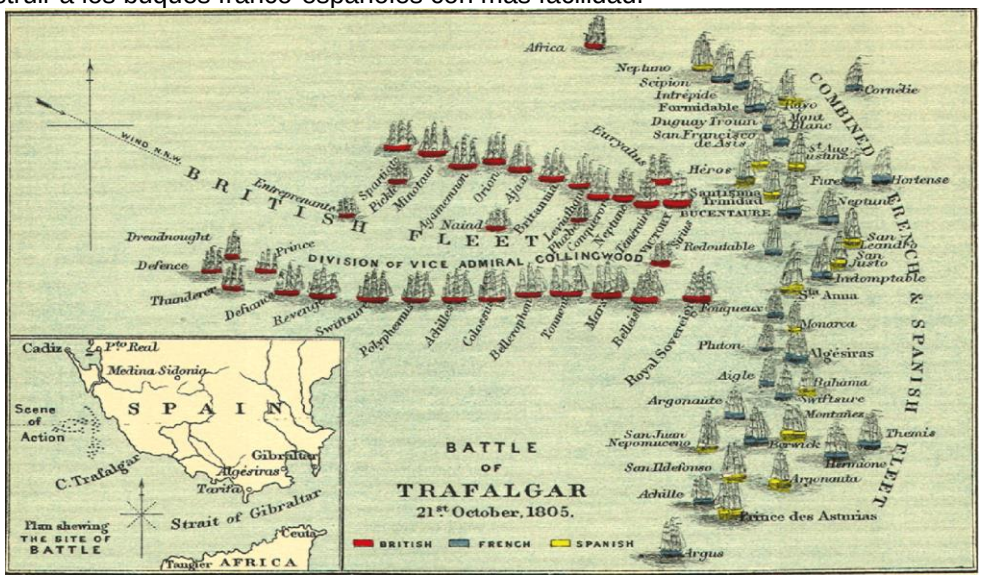
.En la madrugada del 21 de octubre de 1805, con viento del oeste, Nelson ordenó su flota para iniciar el ataque.

Los comandantes británicos habían comprendido perfectamente lo que se les pedía. Nelson había explicado sus tácticas repetidamente durante las semanas anteriores, hasta que el capitán de cada buque conocía su función.

Al amanecer, la flota combinada hispanofrancesa y la escuadra británica navegan cerca del cabo Trafalgar, al sureste de Cádiz. Villeneuve había ordenado la noche del día anterior formar una línea de batalla con rumbo sur, pero por la mañana algunos buques españoles aún trataban de aproximarse entre sí, tenía forma de arco.

Después de observar como la flota española intentaba formar su línea de batalla, ordenó formar las columnas estaría al mando de él mismo y la otra al mando del almirante Collingwood.

Según prevé Nelson, los primeros buques ingleses sufrirían graves daños, pero los siguientes lograrán desarticular la excesivamente larga línea enemiga, que se extendía por unos 12 km, confiando en que sus experimentados marineros utilizarán sus destrezas en la maniobra y la artillería para destruir a los buques franco-españoles con más facilidad.



Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Plano de la batalla

A las 05:45 horas, Nelson ordenó a su oficial de señales que comunique al resto de la flota que se formaran las dos columnas. Poco después iza otras banderas con el mensaje: "*Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber*", para arengar a los marinos de su escuadra, y luego transmitirá su última orden táctica: "*Atacar al enemigo de cerca*".

Las dos columnas británicas, liderados por los buques insignia, navegaron hacia la línea franco-española. Ansioso de que el almirante no se expusiera excesivamente al fuego enemigo, el capitán del *Temeraire* (98) intentó adelantar al *Victory* (100), pero Nelson le ordenó volver a la línea. La primera columna en llegar fue la de Collingwood.

Al divisar la flota británica, Villeneuve ordena girar de bordo para tornar a Cádiz. Lo cual es advertido por los veteranos marinos españoles, como Gravina y Churruca, como un grave error, pues fragmentaba la línea, dispersando los buques y aumentando la distancia entre ellos favoreciendo la ejecución de la táctica que Nelson había planeado.

Los combates comenzaron hacia las 11:45 horas y terminan hacia las 17:30 horas. Las tácticas de los contendientes eran diferentes: mientras los británicos apuntaban su artillería al casco

para causar bajas y destrozos, los franceses y españoles disparaban hacia el velamen para reducir la capacidad de maniobra; la táctica inglesa revelaría ser más eficaz.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). La escuadra inglesa en 2 columnas se dirige contra línea franco-española. Autor Rafael Monleón y Torres, Museo Naval, Madrid.

La batalla se puede considerar en 4 partes: ataque de la columna de Collingwood, ataque de la columna de Nelson, contraataque de Dumanoir y persecución.

Ataque de la columna de Collingwood

El *Royal Sovereign* (100), que encabeza la línea del almirante Collingwood, intentó abrirse paso entre el *Santa Ana* (112) y el *Fogueaux* (74) para cortar la línea hispanofrancesa.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Las dos columnas británicas atacando la línea franco-española. Autor Nicholas Pocock.

Sobre las 12:00 horas, el *Fougueux* (74) abrió fuego sobre el *Royal Sovereign* (100), el insignia de Collingwood, que viró pasando por la proa del navío francés y al llegando a la altura de la popa del *Santa Ana* (112), largando una andanada por su babor que produjeron un efecto terrible; el buque del almirante Álava quedó con la popa destrozada, y sufrió 100 bajas. En ese momento, el británico cayó a babor del *Santa Ana* (112) a corta distancia, ocasión aprovechada por el navío español para disparar una descarga con sus baterías de estribor, también con efectos demoledores.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). Vicealmirante Collingwood con su columna se dirige contra la línea franco-española, en cabeza el Royal Sovereign (100) seguido por el Belleisle (74), al fondo el Santa Ana (110) del almirante Álava. Autor Stephen Renard.

Los dos grandes buques intercambiaron andanadas. Los buques que seguían la línea franco-española se unieron y atacaron al *Royal Sovereign* (100): *Fougueux* (74), *San Leandro* (64), *San Justo* (74) e *Indomptable* (80), hasta que el resto de la columna británica los ahuyentó. El *Royal Sovereign* (100) quedó reducido a un bulto informe y tuvo que ser remolcado por la fragata Euryalus (36) poco después. A las 14:20 horas, el *Santa Ana* (112) estaba completamente desmantelado y aislado, con 140 muertos y 236 heridos, y el almirante Álava y el capitán Gardoqui gravemente heridos, se rindió a las 14:15 horas.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). El vicealmirante Collingwood con el Royal Sovereign (100) cruza la línea franco-española. A la Izquierda el Santa Ana (112).

Ocho minutos después, el británico *Belleisle* (74), el segundo de la columna de Collingwood y también bastante adelantado, se abrió camino por la popa del *Fougueux* (74), recibiendo fuego de este, pronto se unieron el *Indomitable* (80) y el *San Juan Nepomuceno* (74) de Churruca, perdiendo su palo mayor a las 12:45 horas.

Alrededor de la 13:00 horas, el *Fougueux* (74) se acercó por estribor. Media hora más tarde, el *Achille* (74) se desplazó a su altura, mientras el *Aigle* (74), el *San Leandro* (64) y el *San Justo* (74) aparecieron por sus costados atacando sin piedad.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Principio de la batalla, el Royal Sovereign (100) atacando al Santa Ana, ambos acabaron desmantelados.

Para poner las cosas más difíciles para el *Belleisle* (74), el poderoso navío de Gravina, el *Príncipe de Asturias* (112), también llegaría a dispararle, aunque algo más alejado, mientras que el *Neptune* (80) también se desplazó para atacar. Rodeado y acosado por cinco buques enemigos, el *Belleisle* (74) de algún modo logró aguantar hasta las 15:15 horas cuando el *Polyphemus* (64) se puso entre él y el *Neptune* (80) salvándole de su seguro apresamiento o hundimiento.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Belleisle (75) desmantelado mientras por su popa pasa el Swiftsure (74) británico, que se interpone entre cuyos marineros vitorean al desvencijado navío que estuvo prácticamente rendido. Autor Tom Freeman.

A las 15:20 horas, el *Defiance* (74) atacó al *Aigle* (74) y unos minutos más tarde, el *Swiftsure* (74) atacó al *Achille* (74). Sin mástiles de donde colgar una bandera, la tripulación desesperada del *Belleisle* (74) con orgullo mostró su bandera en un palo improvisado. Viendo al *Argonauta* (92) español rendido, el capitán del *Belleisle* (74) hasta logró enviar posteriormente un pelotón de abordaje para reclamar la presa. El *Argonauta* (92), antes de acabar rendido había sido de los primeros en

entrar en combate y de recibir en sucesión a todos los navíos británicos que se dirigían hacia la retaguardia, quedó desmantelado y aislado.

El *Revenge* (74), aprovechó un hueco para colarse por la línea, atacando en enfilada al *Aigle* (74) francés, para soportar a continuación una andanada terrible del Príncipe de Asturias (112), tan devastadora que el buque británico no pudo ni responder. Al intentar zafarse del buque insignia español, fue a dar con otros tres navíos más de dos puentes, probablemente el *Neptune* (80), *Indomptable* (80), y el *San Justo* (74); buques casi frescos del centro, que siguieron cañoneando continuadamente al Revenge (74), hasta que el *Dreadnought* (98) y el *Thunderer* (74) llegaron y contraatacaron al *Príncipe de Asturias* (112) y pasaron a salvar al arrinconado *Revenge* (74), que hubiera terminado destruido o capturado, de no haber llegado los refuerzos. Pero logró mantenerse gracias a que los navíos británicos llegaban continuamente y se auxiliaban mutuamente atacando.

El *Mars* (74), era el siguiente en llegar, pretendió pasar por el hueco que existía a popa del *Santa Ana* (112), intercambiando fuego con el *Monarca* (74), pero el francés *Plutón* (74), adelantó al español por sotavento y le salió al paso a las 12:15 horas, iniciando un combate encarnizado.

Poco después atacó al *San Juan Nepomuceno* (74) de Churruca, pero para evitar chocar con el *Santa Ana* (120) de Álava, fue atacado por el *Monarca* (74) y el *Algesiras* (74). Abriéndose camino entre el *Pluton* (74) y el *Monarca* (74), el británico *Tonnant* (80) que era el cuarto, acudió a su rescate. El *Fougueux* (74) se alejó a la dirección del *Temeraire* (98), mientras el *Pluton* (74), amenazado, se alejó para cañonear al castigado *Belleisle* (74) durante una hora y posteriormente se unió al grupo de Gravina para regresar a Cádiz. El *Mars* (74) quedó ingobernable y tuvo 100 bajas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Panorámica de la batalla. Autor Justo Ruiz Luna.

El principal objetivo de los buques británicos era el apresamiento del buque el *Príncipe de Asturias* (112) de Gravina, y atacaron en manada. El buque insignia de Gravina tuvo que luchar contra los navíos *Defiance* (74) y el *Revenge* (74) en un principio; al *Defiance* (74) le dejó desarbolado de un palo y varias vergas tras un intenso cañoneo, que le obligó a dejar su puesto a otro navío británico, mientras salía del combate a intentar reponerse, el *Revenge* (74) quedó desarticulado.

La llegada del *Prince* (98) y posteriormente del *Dreadnought* (98), pusieron las cosas muy difíciles a Gravina, que fue relevado por Escaño en el mando, al ser gravemente herido por el ataque del *Prince* (98). El *San Ildefonso* (74), que estaba a proa del *Príncipe de Asturias* (120), viró en redondo para equilibrar la lucha. Pero al notarlo los navíos británicos *Dreadnought* (98), *Polyphemus* (64) y *Thunderer* (74) llegaron a todo trapo sobre los españoles, teniendo el *San Ildefonso* (74) que arriar la bandera, después de una defensa desesperada, y que con su actuación logró que el *Príncipe de Asturias* (120) lograra salir de la encerrona. Un sacrificio que no resultó inútil.

El *Tonnant* (80) se dirigió directamente al *Algesiras* (74) del almirante Magon, disparando antes al *Monarca* (74), que andaba ya maltrecho, obligándolo a su rendición temporal. El *Algesiras* (74) fue atacado entonces por el *Tonnant* (80), quien inició el abordaje del buque francés, mientras el *Monarca* (74) izó la bandera otra vez y siguió haciendo fuego, tratando de apoyar a su insignia. El contralmirante Magon, a bordo del *Algesiras* (74) intentó abordar a su vez al *Tonnant* (80), pero un disparo de metralla de las carronadas británicas diezmó su pelotón de abordaje. La batalla continuó durante una hora entre el *Tonnant* (80) disparando a popa al *Algesiras* (74), a proa al Pluton (74) y

con los cañones guardatimones al *San Juan Nepomuceno* (74). El *Tonnant* (80) muy dañado finalmente rindió al *Algesiras* (74) sobre las 14:30, tenía 227 bajas y Magon mortalmente herido.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Vista de la batalla (A).

El *Príncipe de Asturias* (112) se quedaba solo, Gravina había sido muy malherido en el brazo, al igual que Escaño en un pie por las heridas producidas por el ataque del *Dreadnought* (98), y los palos de mesana y mayor amenazan con venirse abajo. Pero el *San Justo* (74) y *Neptune* (80) consiguieron llegar hasta él e hicieron retroceder al navío británico. Gravina indicó a la fragata *Thémis* (40) que lo remolcase y dio instrucciones a los demás navíos que pudieran navegar, que lo siguieran hasta Cádiz, uniéndosele de camino otros navíos españoles y franceses.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Muerte de Churruca en la cubierta del San Juan de Nepomuceno (74).

Con 11 navíos, algunos muy dañados, puso rumbo a Cádiz. Atrás quedó el *San Juan Nepomuceno* (74), desarbolado, acribillado, y muerto su capitán Churruca. Una bala de cañón lo derribó, pero él se levantó diciendo "*Esto no es nada, sigan haciendo fuego*", al poco tiempo murió desangrado al igual que el segundo comandante. El *San Juan Nepomuceno* (74) fue apresado al no poder seguir a Gravina.

El *Bellerophon* (74) que seguía al *Tonnant* (80), pasó a estribor del *Monarca* (74), que había izado de nuevo la bandera dispuesto a defender al francés *Algesiras* (74), y se desplazaba a sotavento del *Aigle* (74), sobre las 12:50. Entonces el *Monarca* (74) y el *Montañés* (74) se unieron en la lucha contra el navío británico. El *Montañés* (74) perdió otro mástil mientras el *Bahama* (74), recibió

un ataque devastador del *Colossus* (74), quien se incorporaba a la acción. A las 13:45 horas, el *Aigle* (74) perdió un mástil y fue atacado sucesivamente por el *Bellerophon* (74) y el *Revenge* (74). El *Bellerophon* (74) disparó sus cañones restantes al *Monarca* (74) que se rindió definitivamente.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Dotación de un navío británico prepa-rándose para abordar uno francés.

El *Colossus* (74) atacó el costado del francés *Swiftsure* (74) y a la 13:00 horas surgió el francés *Argonaute* (74) y se atacaron. Durante los siguientes 10 minutos se batieron ferozmente mutuamente, hasta que la fuerza de sus disparos y el viento los separó. El *Argonaute* (74) finalmente después de una breve escaramuza con el *Revenge* (74), se dirigió a Cádiz uniéndose al grupo de Gravina. El *Colossus* (74) no siguió al *Argonaute* (74), sino que atacó tanto al francés *Swiftsure* (74) como al *Bahama* (74) de Alcalá Galiano.

Batalla de Gibraltar (21 de octubre de 1805). Destrucción por el fuego del buque francés Achille (74) antes de explotar a las 17:45 horas, los británicos enviaron botes para salvar a los posibles supervivientes. Autor Richard Brydges.

El *Swiftsure* (74), sin muchos daños, acudió en ayuda del *Bahama* (74), virando y situándose a su estribor, cubriéndole de los disparos del británico, pero fue duramente atacado por el *Colossus* (74) y el *Orion* (74) de la columna de Nelson. A las 13:30 horas, en el *Bahama* (74) murió Alcalá

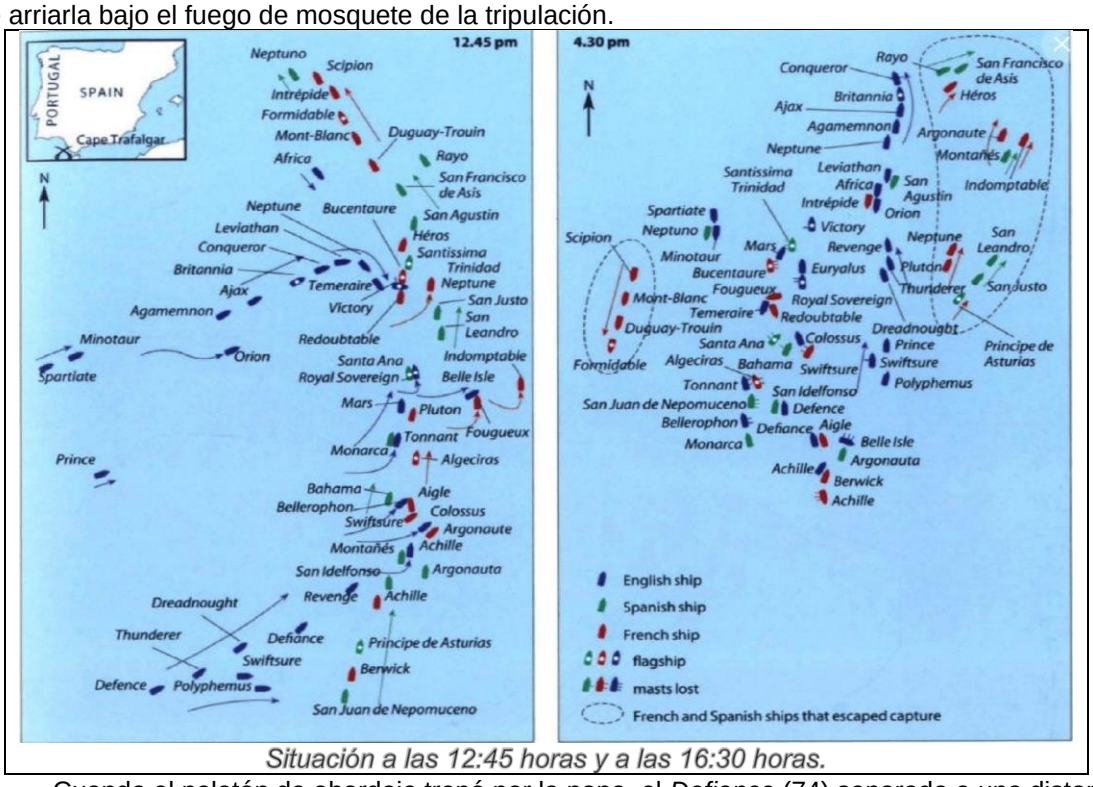
Galiano y a las 15:00 se rindió al *Colossus* (74) con 142 bajas abordo y sería conducido a Gibraltar; media hora después, a las 15:30 horas, lo haría el *Swiftsure* (74) después de sufrir 192 bajas. El *Argonaute* (74), muy averiado, con 180 muertos y heridos, logró unirse al grupo de Churruca y regresar a Cádiz.

El británico *Achilles* (74), que era el séptimo, acudiendo a la ayuda del *Bellerophon* (74), atacó a distancia al Montañés (74), antes de encontrarse por casualidad con el francés Berwick (74), con quien luchó durante una hora. Mientras, el francés *Achille* (74) se puso a babor del británico *Achilles* (74) y el *Berwick* (74). El francés *Achille* (74) continuó hacia el *Bellerophon* (74) mientras el británico *Aquiles* (74) y el francés *Berwick* (74) lucharon entre ellos durante una hora hasta que el *Berwick* (74) se rindió.

Alrededor de las 14:00 horas, el *Dreadnought* (98), se incorporó a la acción contra el ya machacado *San Juan Nepomuceno* (74), que se rindió a continuación incapaz de sostener ningún fuego y asediado por todos lados. Entonces el *Dreadnought* (98) salió en persecución del *Príncipe de Asturias* (112) quien intentaba dejar la acción. El *Dreadnought* (98) y el *Príncipe de Asturias* (112) cambiaron algún fuego como se había visto anteriormente, pero el *Dreadnought* (98) junto con el *Britannia* (100) eran buques muy bien armados, pero malos veleros, así que se dedicó a buscar piezas más solitarias.

El británico *Defense* (74) que había luchado con el *Berwick* (74) durante media hora antes de que este escapara alrededor de las 15:00 horas. Buscó otro buque y encontró al *San Ildefonso* (74) por casualidad, con quien luchó durante una hora, la llegada del *Polyphemus* (64) hizo que se rindiese.

El *Defiance* (74), después de que el *Defense* (74) fuera dañado por el *Príncipe de Asturias* (112), e incapaz de dar persecución se encontró con el *Aigle* (74), ya muy dañado; por casualidad y no encontrando ninguna resistencia, envió marineros que izaron la bandera británica, pero tuvieron que arriarla bajo el fuego de mosquete de la tripulación.



Situación a las 12:45 horas y a las 16:30 horas.

Cuando el pelotón de abordaje trepó por la popa, el *Defiance* (74) separado a una distancia de aproximadamente 50 metros, atacó al *Aigle* (74) durante 25 minutos a placer antes de asegurar la rendición. Más tarde, encontró al *San Juan Nepomuceno* (74) que iba a la deriva, ya que había sido abandonado por el *Dreadnought* (98), que había intentado infructuosamente dar caza al buque de Gravina, y aseguró también su rendición.

Alrededor de las 15:30, el británico *Swiftsure* (74) y el francés *Achille* (74) combatían, después de que este hubiese atacado al *Belleisle* (74). El *Polyphemus* (64), que había estado combatiendo con el *Neptune* (80) atacó por el otro costado. El *Achille* (74) prendió fuego y fue atacado por el británico Prince (98).

Los británicos se enviaron botes al incendiado *Achille* (74), para rescatar a la tripulación que fuera posible antes de que este explotase, rescatando aproximadamente 100 hombres de las llamas. Cuando el fuego alcanzó la santabárbara, el *Achille* (74) explotó alrededor de las 17:45 horas, marcando casi el final de la batalla. Hay que destacar, que el malogrado buque francés no se rindió, sino que continuó haciendo fuego hasta el final, por lo que los botes británicos no se acercaron hasta el final.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Horatio Nelson con su columna rompiendo la línea franco-española, en cabeza con el Victory (100), pasando entre el Redoutable (74) y el Bucentaure (80). Autor Stan Stokes.

Collingwood obtuvo una victoria completa, de los 15 buques a los que se enfrentó, 10 fueron capturados, el *Achille* (74) explotó, y solo 4 buques consiguieron huir los españoles el *Príncipe de Asturias* (112) y *Montañés* (74) y los franceses *Algesiras* (74) e *Aigle* (74).

Ataque de la columna de Nelson

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Horatio Nelson con su columna rompiendo la línea franco-española, en cabeza el Victory (100), seguido por el Temeraire (98) pasan entre el Redoutable (74)y el Bucentaure (80). Autor James Flood.

A las 12:40 horas, 25 minutos después que lo hiciese la columna de Collingwood, llegó a la línea franco-española la columna de Nelson.

Varios navíos españoles realizaron algún disparo para comprobar la distancia y poco más tarde se hizo el fuego generalizado. El *Bucentaure* (80) ejecutó los primeros tiros eficaces a las 12:15 horas, cuando el *Victory* (100) se acercaba; se estima que el navío británico podría haber tenido no menos de 50 bajas cuando alcanzó la línea aliada y unos 90 impactos en las velas. Esto hace suponer que si las tripulaciones aliadas hubieran sido como las británicas y se hubiera formado una línea cerrada los británicos hubieran tenido muchísimas bajas antes de cruzar las líneas enemigas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Victory (100) de Nelson pasando entre el Redoutable (74) y el Bucentaure (80) seguido por el Temeraire (98). Autor Steven Dews.

La intención original de Nelson era buscar al buque insignia de Villeneuve, pero al no ver la insignia del almirante, se dirigió hacía el *Santísima Trinidad* (136) que era el mayor buque aliado, pensando que Villeneuve se encontraría en él, al acercarse vio la insignia en el *Bucentaure* (80), y se dirigió contra él, pasando entre este y el *Redoutable* (74).

Hacia las 12:45 horas, el *Victory* (100) pasó muy cerca de la popa del *Bucentaure* (80), al que disparó su artillería de babor causándole destrozos y pérdida de gente. Casi inmediatamente hizo lo mismo sobre el *Redoutable* (75) con las baterías de estribor.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) cerrando el paso al Victory (100) de Nelson. Autor Patrick O'Brien.

El *Santísima Trinidad* (136) cerró el hueco lo que obligó al navío de Nelson a pasar por estribor del *Bucentaure* (80). El *Santísima Trinidad* (136) y el *Bucentaure* (80) abrieron fuego juntos sobre el almirante inglés, ocasionándole bastantes bajas; un solo tiro de palanqueta del *Santísima*

Trinidad mató a 9 infantes de marina de una vez (esta palanqueta se encuentra en el National Maritime Museum de Greenwich). Además, el *Victory* (100) perdió el palo de mesana no sin antes causar gran daño al navío de Villeneuve cuando el navío británico le pasó por la popa. Pero los disparos no detuvieron al buque británico. Este combate duró entre 30 y 40 minutos y en el mismo murió el secretario de Nelson, John Scott.

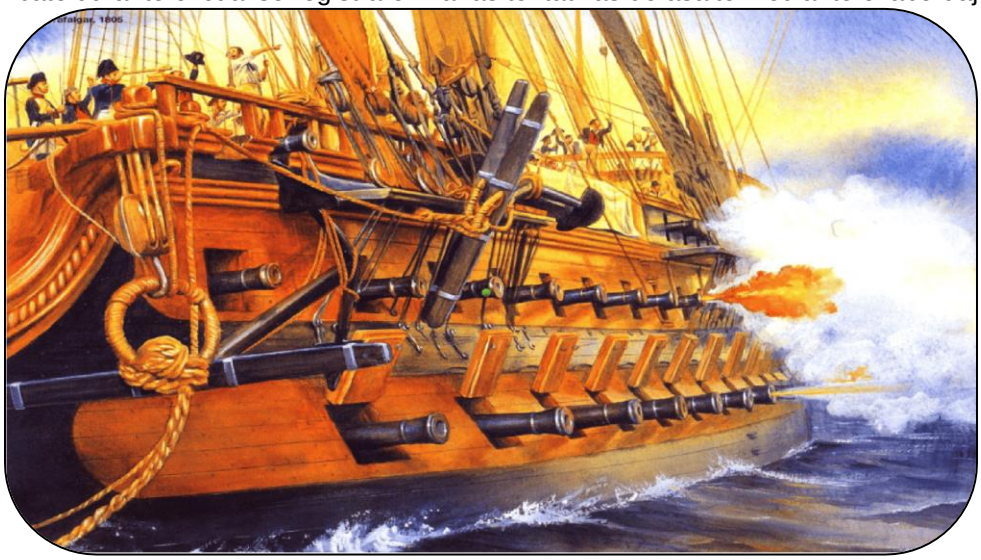
Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Nelson en la cubierta del Victory (100).

Según los historiadores franceses Villeneuve intentaba encabezar un abordaje, ya que llevaba en su navío con él 2 compañías de infantería de marina, y 3 en el *Redoutable* (74).

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) contra el Victory (100) que perdió un mástil. Autor G. Moreno.

El abordaje era buscado por el almirante francés, quizás veía en eso la única solución para evitar el desastre. Aunque sin carronadas, ni siquiera obuses, para contrarrestar las propias de los británicos se hacía difícil pensar que de verdad buscaran el abordaje, viendo el serio peligro al que se exponían con dichas armas cargadas de metralla.

El capitán del *Victory*, Hardy, se decidió de otro modo. Temiendo por la vida del almirante Nelson, con razón, Hardy ordenó virar, evitando al *Bucentaure* (80) y echándose sobre el más débil de los buques aliados, el *Redoutable* (74) del capitán Lucas. Para que Nelson pudiera seguir dirigiendo la lucha prefirieron enfrentarse a un navío de dos puentes con el que el *Victory* (100) podría arreglarse mejor. Ambos buques chocaron, quedando enganchados, con el que entabló un encarnizado combate durante el cual se registraron varias tentativas de asalto mediante el abordaje.



Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). El buque francés Redoutable (74) del comandante Lucas disparando al Victory (100). Se aprecia los cañones de los tres cubiertas, los de abajo de 36, la segunda de 24 y la tercera de 18. Autor Steve Noon para Osprey.

El comandante Lucas, contando con 3 compañías de infantería, y ordenó a sus mejores tiradores situarse en el aparejo, se dispuso a combatir a golpe de fusilería. Tan eficaz fue el fuego de los tiradores franceses que Nelson ordenó a las tripulaciones de los cañones de 12 libras del castillo y alcázar que bajaran a las cubiertas inferiores. Ambos buques entablaron un encarnizado combate durante el cual se registraron varias tentativas de asalto mediante trozos de abordaje.

Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). Cubierta del buque francés Redoutable (74) en su lucha con el Victory (100). Autor Steve Noon

Los marineros británicos caían uno tras otro en el alcázar y el castillo de proa. Sorprendidos ante este inesperado revés, Nelson, que se paseaba sobre la cubierta, se paró en seco. De repente,

cayó mortalmente herido. Eran sobre las 13:25 cuando el disparo de un tirador francés hirió a Nelson en la espina dorsal. El *Redoutable* (74) había conseguido 19 muertos y 22 heridos en su particular batalla.

La situación desesperada del *Victory* (100) cambió con la ayuda del *Temeraire* (98) que había conseguido llegar a estribor del *Redoutable* (74) y se colocó entre el Victory (100) y el francés *Neptune* (80), disparando a los dos buques franceses. Debido a las carronadas de gran calibre que el Temeraire (98) despachó a su llegada y que causaron gran mortandad entre las tripulaciones francesas y británicas del *Victory* (100), y es que estas armas eran tremendamente mortales a corta distancia; pero fue duramente disparado por el *San Justo* (74) y *San Leandro* (64).

Batalla de Trafalgar (5 de octubre de 1805). Cubierta del buque británico Victory (100) vista desde los aparejos del Redoutable (74) donde se asentaron los mejores tiradores, se aprecia al almirante Nelson, que momentos después sería abatido por un tirador. Autor Steve Noon para Osprey.

Usando las dos bandas de cañones el *Temeraire* (98) fue duramente contestado. El *Temeraire* (98) se situó junto al *Redoutable* (74) francés y libraron un intenso duelo artillero. Juntos, los dos buques británicos, con tres veces la potencia de fuego del navío francés, se pusieron a batir a quemarropa al *Redoutable* (74), que con el capitán Lucas gravemente herido y fuego en la popa, finalmente se rindió al *Temeraire* (98) con 487 muertos y 81 heridos de un total de 643 tripulantes. El buque se hundiría al día siguiente.

A partir de las 14:00 horas, el británico *Neptune* (98), seguido del *Leviathan* (74) y el *Conqueror* (74), tras cañonear vivamente y de cerca la popa del *Bucentaure* (80), siguieron diferentes derrotas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Nelson mortalmente herido por un disparo realizado desde el Redoutable. Autor Denis Dighton, National Maritime Museum

El *Neptune* (98) se acercaba al costado de estribor del Trinidad (136) e inmediatamente comenzó la acción entre ellos. Mientras, el *Conqueror* (74) a las 13:45 lograba la rendición del *Bucentaure* (80), desarbolado y con muchas bajas abordo; Villeneuve fue hecho prisionero, siendo trasladado al *Mars* (74). El *Bucentaure* sería represado el día siguiente, pero naufragó en la entrada de Cádiz.
El Leviathan (74) procedió a atacar al *Neptune* (80) francés.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Redoutable (74) enfrentándose Al Victory (100), es atacado por el Temeraire (98). Autor Louis-Philippe Crépin.

Con el *Redoutable* (74) rendido, el *Fougueux* (74), quien acababa de marcharse sin ayudar mucho al *Santa Ana* (112), y tras una escaramuza con el *Belleisle* (74), atacó al *Temeraire* (98) por un costado duramente. Como el *Temeraire* (98) había perdido sus banderas en la batalla, el navío francés equivocadamente creyó que se había rendido y se acercó para el abordaje. Cuando se acercó a menos de 100 metros, el *Temeraire* (98) soltó una serie de devastadores ataques que arruinaron el buque francés antes de poder responder siquiera. En solamente 10 minutos, el *Fougueux* (74) se rindió.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) enfrentándose al Victory (100), que se encuentra al lado del Redoutable (74) que es atacado por el otro lado por el Temeraire (98), en el centro el Bucentaure (80). Autor Thomas Buttersworth.

El *Victory* (100) se libró del *Redoutable* (74), también desarbolado puso rumbo al NE, había perdido a su almirante y sufrido casi 160 bajas en la dotación, dejando al *Temeraire* (98) con un

buque capturado a cada lado. El francés *Neptune* (80) siguió disparando contra el *Temeraire* (98) y sus capturas hasta que llegó el *Leviathan* (74).

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Neptune (98), seguido del Leviathan (74) y el Conqueror (74), pasan cerca del Bucentaure (80) y lo cañonean. Autor Tom Freeman.

Una vez lograda la rendición del *Bucentaure* (80), el *Conqueror* (74) se unió al *Neptune* (98) británico para cañonear con un fuego incesante desde todas las posiciones al *Trinidad* (136), que se mantenía en defensa desesperada hasta quedar arrasado de casi todos los palos.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Bucentaure (80) resistiendo el ataque del Temeraire (98) antes de rendirse. Autor Auguste Mayer.

Al observar el general Cisneros que el *Bucentaure* (80) estaba rendido, a eso de las 15:00 horas, intentó forzar la vela en lo posible, a pesar del mal estado en que ya se encontraba la maniobra del *Trinidad*, tanto para separarse del *Bucentaure*, que se venía encima del español, como para alejarse del fuego y poder reparar las averías con la idea de reemprender el combate; pero el viento flojo no le permitió incrementar la distancia, al paso que aumentaban las bajas y las averías. Probablemente en ese momento llegó el navío británico *Africa* (74), que se unió a los anteriores. Con Cisneros herido, el *Santísima Trinidad* se rendiría pasadas las 17:00 horas, para hundirse el día 24. Sufrió en el combate 313 bajas, y varios centenares quedaron contusos.

El *Leviathan* (74), había dejado anteriormente al británico *Neptune* (98) tratando con el *Santísima Trinidad* (136), y se dirigió al francés *Neptune* (80), quien escapó. Sin ninguna captura todavía, se acercó a la vanguardia y se encontró con el San Agustín (74) que venía de trabar combate sobre las 15:00 horas, a unos 100 metros, el español viró a estribor para atacar.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El león y la jauría. Santísima Trinidad (136) rodeado por el Neptune (98) que comenzó a batirlo por estribor, el Conqueror (74) por la popa, y el Africa (64) por babor, después sumaría el Leviathan (74), le cortó el camino por la proa, quedando el Trinidad encerrado y cañoneado por todas partes, en primer plano, el Temeraire (98) pasa por estribor del Victory (100) dirigiéndose directo al Redoutable (74).

El *Leviathan* (74) viró a su vez y atacó por su lado de estribor. Temeroso de que el español, con buena maniobrabilidad tras estos primeros disparos, el *Leviathan* (74) corrió a su lado y atacó sin descanso junto con los navíos *Orion* (74) y *Ajax* (74), que a su paso descargaron sus cañones, hasta que una hora después el navío español se rindió.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) desmantelado rodeado por buques británicos antes de rendirse. Autor John Thomas Serres.

El *San Agustín* (74) había logrado evitar dos abordajes británicos, subiendo a la gente de las baterías y luchando hasta la extenuación, tanto que ni siquiera se rindió, sino que los británicos lo tomaron al ver que no hacía ya fuego dada la gran destrucción a bordo. Tras haber asegurado su captura el buque británico recibió los disparos del francés I*ntrepide* (74) que volvía con varios navíos desde la vanguardia. Combatieron hasta que el británico *África* (64), que andaba cerca, se presentó.

El *Africa* (64) había llegado tarde a su posición, ya que venía de una anterior comisión a la batalla, por lo que apresuró su marcha. Cuando finalmente entró en batalla, ya bastante tarde, y creyendo que el *Santísima Trinidad* (136) se había rendido, ya que le había pasado como al T*emeraire* (98) que perdió sus banderas en el combate, envió en un bote al teniente John Smith a bordo para recibir su rendición. Sobre la cubierta del destrozado navío español, fue informado que el buque español no se había rendido y según la costumbre de la época, el comandante español le permitió volver a su propio buque.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Vista de la batalla (B). Autor Juan Vallejo.

En la hora y cuarto de su lucha con el *Intrepide* (74), y el navío *Africa* (64) estaba muy dañado y hubiera acabado rindiéndose si el *Orion* (74) no hubiera llegado disparando salvajemente al navío francés. En la batalla que siguió, *Intrepide* (74) luchó valientemente, finalmente desarbolado y rodeado por 6 buques ingleses se rindió a las 17:00 horas. Mientras tanto, el *Santísima Trinidad* (136), incapaz de luchar y fuera de control, se rindió eventualmente al *Prince* (98).

Contraataque de Dumanoir

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El Santísima Trinidad (136) apresado por los ingleses es remolcado, se aprecia al Achille en llamas antes de explotar. Autor Eduardo Martino.

El contralmirante Dumanoir, que era el jefe de la retaguardia aliada, pero que al virar iba en vanguardia, eventualmente respondió a las señales frenéticas de Villeneuve, a las cuales no había hecho caso durante más de dos horas, y había virado su división hacia las 14:00 horas. El comandante del *Intrepide* (74), Luis Antoine Infernet, al igual que el español Cayetano Valdés, a bordo del

Neptuno (80), no podían creerse que en un principio Dumanoir no les hubiera ordenado atacar mucho antes; su disgusto se tornó en alegría cuando se ordenó virar, solo para después ordenar virar de nuevo y poner rumbo a Cádiz.

De los buques que navegaban en vanguardia el *Scipion* (74), el *Formidable* (80), el *Duguay-Trouin* (74) y el *Mont-Blanc* (74), todos franceses, obedecieron las órdenes del contraalmirante francés. Mientras que solo el *Intrepide* (74) y el *Neptuno* (80) se habían negado obedecer y se dirigieron prontamente al fragor del combate. Al menos esta versión es la que siempre se ha dado, pero no queda claro si los buques desobedecieron a su contralmirante o fueron interceptados por los británicos mientras seguían las aguas de su insignia. El caso es que se encontraron, como no, con fuerzas superiores.

Los buques *Ajax* (74), *Agamemnon* (64), *Orion* (74), *Minotaur* (74) y *Spartiate* (74), al final de la columna de Nelson, se interpusieron a estos dos navíos que acudían al rescate. Mientras tanto el *Britannia* (100), que había logrado meterse sin ningún gran peligro en la batalla, disparaba de lejos sobre el San *Francisco de Asís* (74), que rápidamente intenta acercarse a la cobertura del *Rayo* (100). Estos dos buques estaban en un principio tan sotaventeados de su línea que prácticamente no hicieron nada en el combate y se unirían a Gravina más tarde en dirección a Cádiz.

Dejando al *Orion* (74) con la posesión del *Intrepide* (74), los navíos *Minotaur* (74) y *Spartiate* (74) persiguieron y machacaron al Neptuno (80). Fieles a su táctica de enfilar al enemigo, durante la una hora, acabaron con la resistencia del buque español, hasta que se rindió a las 17:10 horas.

Dumanoir y sus cuatro buques, que huían sin entrar en combate, vieron al *Intrepide* (74) rendido y al *Neptuno* (80) sitiado y no hicieron ningún esfuerzo por ayudarlos. Aunque fueron desafiados por el *Ajax* (74) y *Agamemnon* (64) que llegaron a dispararlos, pero rehusaron meterse de lleno en la batalla.

Bajas	
Gran Bretaña	**Francia**
• 449 muertos • 1.241 heridos	• 3.240 muertos • heridos • 7.000 prisioneros • 22 navíos

Secuelas de la batalla

Trafalgar fue una devastadora derrota para la flota combinada francesa y española. Los británicos no perdieron ningún buque, aunque la mayoría resultaron dañados, y algunos muy gravemente, sobre todo los navíos que navegaban en las primeras posiciones de las dos columnas atacantes. Entre estos navíos muy dañados estaban los *Victory* (100), *Royal Sovereign* (100), *Temeraire* (98), *Bellerophon* (74), *Belleisle* (74), *Africa* (64) y *Tonnant* (80) que tuvieron que ser remolcados debido a su pésimo estado. Sufrieron grandes averías, pero pudieron navegar el *Achilles* (74), *Defiance* (74), *Revenge* (74), *Colossus* (74) y *Mars* (74) que pudieron llegar a Gibraltar con sus aparejos improvisados.

De los 27 navíos británicos hubo alguno, como el *Prince* (98), que no tuvo ni daños ni bajas en combate, porque prácticamente casi ni disparó (aunque lo poco que hizo terminó de dañar al *Príncipe* de Gravina). Otros pocos que no tuvieron excesivos daños, esto fue debido a que eran navíos pertenecientes a los últimos lugares de las dos columnas y que se incorporaron a la batalla los últimos; cuando ya tenían una clara superioridad numérica y la mayoría de los enemigos o bien se habían rendido, o continuaban luchando, pero rodeados de enemigos y en condiciones penosas, o se habían retirado.

El principal fallo que tuvieron los británicos fue el no anclar su flota y sus presas ante la tormenta que se avecinaba y en el que perdieron la mayoría de los buques capturados. Solo tres o cuatro buques capturados pudieron llegar a Gibraltar de los 18 que habían apresado. Fue tanto el «desconsuelo» de no llegar con más buques, que incluso salió algún navío británico de los que se encontraban en Gibraltar a intentar apresar algún buque enemigo, de los que todavía estaban cerca de la costa esperando entrar en Cádiz. Tal fue el caso del *Argonaute* (74) francés, que se vio atacado por un navío británico y al que pudo rechazar gracias a la cobertura que le dieron las baterías de costa.

En la *batalla de Trafalgar* los españoles tuvieron 1.022 muertos y 1.383 heridos, la mitad de estos muertos corresponden a las tripulaciones de solo tres navíos, que fueron salvajemente atacados, el *Santísima Trinidad* con cerca de 300 muertos, el *San Juan Nepomuceno* con cerca de 200 y el *Santa Ana* con casi 100 muertos. Los franceses sufrieron la mayor parte de las bajas aliadas con 2.218 muertos y 1.155 heridos de los que cerca de 500 muertos resultaron de la voladura del *Achille* (74) y casi otros 500 del *Redoutable* (80). Aunque estas cifras no fueron ni mucho menos definitivas.

Los británicos tuvieron oficialmente 449 muertos y 1.241 heridos, entre las bajas mortales destacan la del almirante Nelson y dos capitanes de navío (John Cooke del *Bellerophon* y George Duff del *Mars*) y cuatro más heridos (Durham del *Defiance*, Moorsom del *Revenge*, Tyler del *Tonnant* y el vicealmirante Collingwood del *Royal Sovereign*).

La cifra de muertos de los tres contendientes sería finalmente mucho más alta, ya que muchos de los heridos más graves murieron a consecuencia de sus heridas; entre ellos Federico Gravina, comandante en jefe de la escuadra española, que murió varios meses después, a consecuencia de su grave herida en un brazo. Además, los británicos sufrieron bastantes bajas en la tempestad que siguió al combate, aunque no perdieron ningún buque propio. Por ejemplo, el *Temeraire* tuvo 43 desaparecidos pertenecientes a las dotaciones de presa que se ocupaban de navegar los buques apresados. Lo que unido a sus 47 muertos en batalla nos da una cifra bastante elevada de muertos. No hay que olvidar que los navíos británicos iban siempre con menor número de tripulaciones que los españoles y franceses. Un navío de 74 cañones británico llevaba de media 550 hombres, cuando uno español y francés ascendía a los 700 hombres de media. Es decir, hubo buques británicos en los que causaron baja hasta un tercio del total de sus tripulaciones. Y eso es algo a lo que no estaban acostumbrados los británicos.

Las cifras oficiales británicas pueden resultar un poco engañosas, ya que además de no contar a los muertos por naufragio de sus tripulaciones de presa, o por el temporal posterior, también obvian los heridos que fueron pareciendo más adelante. Como sucedió en el caso del *Victory*, en el que su cirujano informó de 27 heridos más, después de que las listas oficiales hubieran sido ya conocidas y mandadas al vicealmirante Collingwood. Como se ve estas listas fueron elaboradas precipitadamente, aunque son las que han trascendido hasta la actualidad sin cambiar en lo más mínimo aun sabiendo lo expuesto. Quizás queda así un resultado mucho más favorable a los británicos. En definitiva, nunca se sabrá la verdadera dimensión de la catástrofe, no solo en las tripulaciones de los españoles y franceses, sino también en las británicas.

Batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). Regreso casa. El navío Santa Ana (112) siendo remolcado por la fragata francesa Thémis rumbo a Cádiz después del combate. Autor Carlos Parrilla Penagos.

Los navíos españoles y franceses también vieron aumentar el número de bajas mortales posteriormente, por la muerte de heridos y por los ahogados en los naufragios. Además, los navíos

británicos, una mayoría de ellos ya de por sí muy tocados por el combate, tardaron casi una semana en llegar a Gibraltar debido a la fuerte tempestad, que a punto estuvo de hacer naufragar algún navío, como el *Minotaur* o el *Colossus*. Todos lograron llegar al Peñón, pero en un estado lamentable y casi todos desarbolados de uno o varios palos.

Muerte de Nelson por Henri Dupray

El *Prince*, al que anteriormente citábamos como casi intacto por el combate, terminó desarbolado y remolcado por una fragata a Gibraltar. Los daños de Trafalgar, por tanto, fueron en aumento tras la batalla, aumentando considerablemente la sensación de tragedia. En Cádiz cundió la desesperación al ver llegar los pocos navíos de la combinada en un estado tan malo, pero en Gibraltar ocurriría algo parecido ante la llegada de sus buques tan dañados. No hubo, pues, paseo triunfal a Gibraltar, como se podría pensar por el resultado. Antes, bien al contrario.

Dotación del buque francés Redoutable abordando al Victory

Los navíos hispanos *Santísima Trinidad*, *Rayo*, *Neptuno*, *San Francisco de Asís* y *Monarca*, se hundirían al día siguiente en un temporal mientras trataban de escapar de los británicos o eran arrastrados por ellos tras ser capturarlos; naufragios causados por los daños sufridos durante el combate.

Pierre Charles Villeneuve, el artífice de la catástrofe aliada y comandante en jefe de la flota combinada fue apresado y conducido a Londres, ya liberado se suicidó de camino a París, en Rennes, aunque se cree que pudo ser asesinado por orden del Emperador. Los franceses tuvieron un contralmirante muerto, Magon a bordo del *Algesiras*; seis capitanes de navío (Beaudouin del *Fogueaux*, Gourràge del *Aigle*, Camas del *Berwick*, Poulain del *Heros*, Denieport del *Achilles* y Tourneur Laurent del *Algesiras*), a los que se añadiría posteriormente el comandante Touffet del *Duguay Trouin*, que moriría días después en la *batalla del Cabo Ortegal*. Quedaron heridos los capitanes Magendie del *Bucentaure*, Prigny jefe de estado mayor del *Bucentaure* y el valiente capitán Lucas del *Redoutable*.

Para España, Trafalgar sí fue una catástrofe. Aunque la Armada podía haberse repuesto de las pérdidas sufridas en el combate y aún disponía de fuerzas nominales respetables; la falta de una verdadera política nacional, el desgobierno y el abatimiento reinantes en las postrimerías del reinado de Carlos IV, hicieron imposible su resurgir pese a los esfuerzos de Gil y Lemus al frente de la Secretaría de Marina. Estas circunstancias provocaron el cese de la construcción naval militar durante años, la pérdida de muchos buques por falta de carena y la drástica reducción del personal de la Marina, lo que trajo consigo su ruina y la paralización de las comunicaciones con los virreinatos americanos. Al agravamiento del estado de la Hacienda pública por la interrupción de la llegada de caudales a la Península, se añadió la posterior *Guerra de la Independencia* y el fin del imperio ultramarino español. En resumen, Trafalgar significó el ocaso de España como potencia marítima, lugar que había ocupado con honor desde el siglo XV.

Caricatura de la batalla de Trafalgar

Para Francia, la derrota no significó el abandono de la proyectada invasión de Inglaterra; esta decisión la había adoptado Napoleón más de un mes antes. Si bien la nación reafirmó su mentalidad continental a costa de la marítima, el espíritu corporativo de la Marina francesa no se abatió. La pérdida de navíos no sería considerada como significativa. Continuó creyendo en su propia capacidad para seguir los planes de Napoleón, fundamentalmente después de la brillante campaña de Austerlitz. Pero Napoleón estaba desilusionado por el rendimiento de su estrategia naval y, por otra parte, el canal de la Mancha seguía siendo una barrera infranqueable para quien no tuviera la superioridad en fuerzas navales.

Para Inglaterra, Trafalgar significó el principio del fin de la era napoleónica y el comienzo de un incontestable ejercicio del poder naval que le llevaría a la hegemonía mundial detentada durante siglo y medio.

La aplastante derrota de Nelson de las armadas francesa y española el 21 de octubre de 1805, estableciendo a Gran Bretaña como la potencia naval mundial dominante durante un siglo, pero a costa de la vida de Nelson.

Consecuencias de la batalla

- Esta batalla frustró la intención y capacidad francesa de invadir, o al menos bloquear, por mar al Reino Unido (El Lord del Almirantazgo británico John Jervis habría dicho con sorna en 1801: "*Yo no digo que los franceses de Napoleón no vayan a venir, pero desde luego, no vendrán por mar*") y supuso el comienzo del poderío naval británico, que duraría un siglo.
- Villeneuve fue enviado a Inglaterra como prisionero de guerra, pero fue puesto en libertad bajo palabra. Volvió a Francia en 1806. El 22 de abril de 1806 se le encontró muerto en su habitación del Hotel de Patrie, en Rennes, apuñalado en el pecho seis veces. Se informó que Villeneuve se había suicidado y se le enterró sin ceremonia alguna. Probablemente fuera víctima de una ejecución extrajudicial ordenada por Napoleón o por elementos de su gobierno para evitar el bochornoso espectáculo de un juicio y posterior ejecución en la capital del imperio de un almirante derrotado.
- Esta contienda no significó la destrucción de la armada española, ya que, perdió 7 y la flota de guerra hispana contaba con 45 navíos de tres puentes que se pudrieron en los puertos españoles durante la Guerra de Independencia, debido a la ocupación francesa.
- Con todo, la batalla de Trafalgar otorgó a los británicos el dominio absoluto de los mares no solo durante las campañas napoleónicas, sino también durante la práctica totalidad del siglo XIX.
- El hecho que la flota española fuera fuertemente debilitada durante la batalla de Trafalgar dificultó el tráfico comercial y militar, así como el control de las colonias españolas en América, con lo que, sumado a la situación de conflicto que se daba en Europa, se facilitó el éxito de los patriotas en las guerras de independencia hispanoamericanas que se dieron a partir de 1810.

1805, 2 NOVIEMBRE, BATALLA DEL CABO ORTEGAL[159]

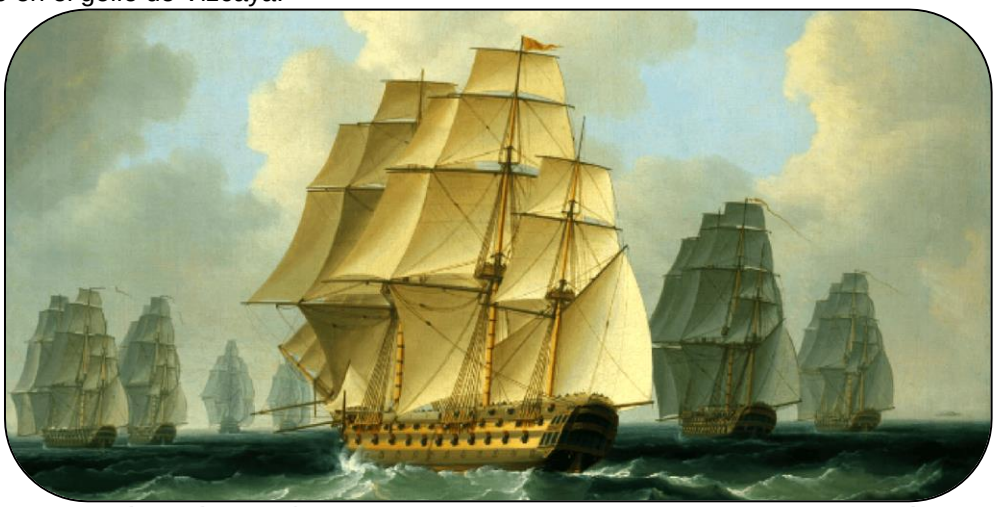
Cabo Ortegal. España

Los 4 buques franceses de línea en la cabeza de la línea de la flota aliada el *Formidable* (80), *Mont Blanc* (74) *Scipion* (74) y *Duguay-Trouin* (74), escaparon de la batalla de Trafalgar al mando del contralmirante Pierre Dumanoir, y navegaron hacia el sur. La intención inicial de Pelley era llevar a cabo las órdenes originales de Villeneuve y dirigirse a Tolón. El día después de la batalla cambió de opinión, recordando que un importante escuadrón británico al mando del contralmirante Thomas Louis estaba patrullando el estrecho.

Con una tormenta cobrando fuerza frente a la costa española, Pelley navegó hacia el oeste para pasar el cabo de San Vicente, antes de dirigirse al noroeste y luego girar hacia el este a través del Golfo de Vizcaya, con el objetivo de llegar al puerto francés de Rochefort. Su escuadrón representaba una fuerza aún considerable, habiendo sufrido solo daños leves en Trafalgar. Al escapar del buque insignia de Trafalgar Dumanoir, el *Formidable* se había deshecho de doce cañones de 12 libras de su alcázar para aligerar su carga y lograr su escapada. Dumanoir dobló el cabo de San Vicente el 29 de octubre y se dirigió a Île-d'Aix (cerca de La Rochelle en Francia), entrando en el golfo de Vizcaya el 2 de noviembre.

[159] https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1805/batalla-del-cabo-ortegal-2-de-noviembre-de-1805/

Ya había varios buques y escuadrones británicos en la bahía, en busca de buques franceses. Zacharie Allemand, comandante del escuadrón de Rochefort, había zarpado del puerto en julio de 1805 y navegaba por el Atlántico, atacando la navegación británica. Uno de los buques británicos enviados a patrullar era la fragata *Phoenix* (36), bajo el mando del capitán Thomas Baker. Baker tenía órdenes de patrullar al oeste de las islas Sorlingas (extremo de Cornualles), pero a finales de octubre recibió noticias de varios mercantes neutrales de que el escuadrón de Allemand había sido avistado en el golfo de Vizcaya.

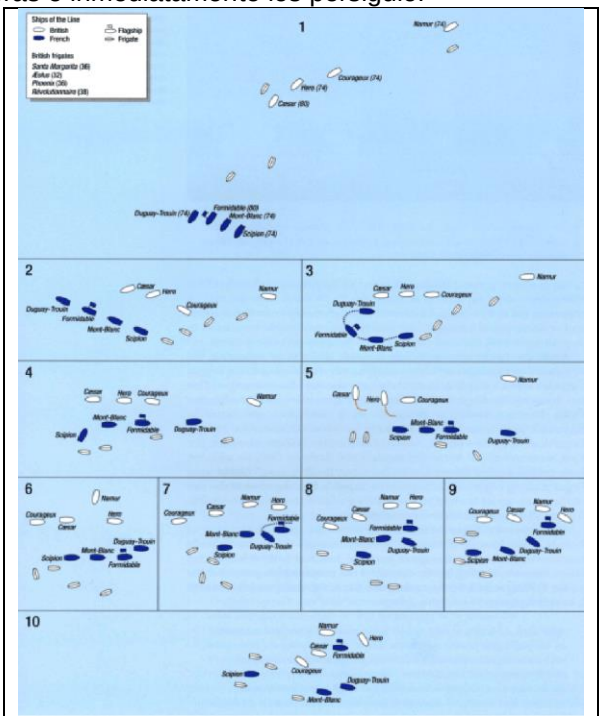


Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805. Los buques británicos de Strachan persiguiendo a los franceses de Dumanoir. En primer plano el Cesar (80) buque insignia británico. Autor Francis Sartorius.

Baker inmediatamente abandonó su estación y navegó hacia el sur, alcanzando la latitud del cabo Finisterre el 2 de noviembre, justo cuando Dumanoir entraba en la bahía. Baker avistó cuatro buques que se dirigían al noroeste a las 11:00 horas e inmediatamente los persiguió.

Los buques, que Baker supuso que eran parte del escuadrón de Rochefort, pero que en realidad eran buques de Dumanoir, llegaron al mediodía y comenzaron a perseguir al *Phoenix* (36), que huyó hacia el sur. Al hacerlo, Baker esperaba atraer a los franceses a un escuadrón británico al mando del capitán Richard Strachan que sabía que estaba en la zona.

Baker se mantuvo por delante de los perseguidores franceses y, a las 15:00 horas, avistó 4 velas que se dirigían al sur. Las fuerzas de Dumanoir también las vieron y se situaron al este, mientras que Baker, que ya no los perseguía, mantuvo las velas francesas bajo observación. Habiendo comprobado la fuerza y disposición de los buques franceses, Baker reanudó la navegación hacia el sureste, disparando cañones y haciendo señales a los cuatro buques que había visto y supuestamente eran británicos.



Batalla del Cabo de Ortegal (2 de noviembre de 1805). Fases de la batalla.

Las fuerzas de Dumanoir ya habían tenido un enfrentamiento con los británicos, habiendo sido perseguidos por dos fragatas, la *Boadicea* (38) al mando del capitán John Maitland y la *Dryad* (36) al mando del capitán Adam Drummond. La *Boadicea* y la *Dryad* avistaron al *Phoenix* y las cuatro velas al sur a las 20:45 horas y les hicieron señales. Baker sospechaba de las nuevas velas, que se interponían entre él y los

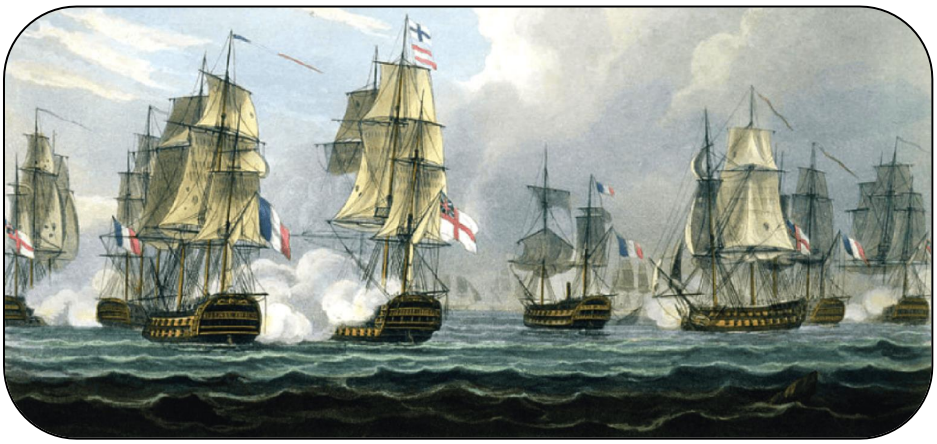
buques franceses, por lo que no se detuvo, sino que continuó hacia las velas en el sur. Finalmente, se acercaron a dos millas del buque más avanzado, el *Caesar* (80), pero no recibieron respuesta a sus señales, y se retiraron a las 22:30 horas, donde después perdieron de vista tanto a los buques franceses como a los británicos y no tomaron más parte en la batalla.

A las 23:00 horas, Baker había llegado finalmente a los buques y, al pasar bajo la popa del *Caesar* (80), recibió la confirmación de que los buques eran del escuadrón de Strachan, como había supuesto inicialmente. Baker informó a Strachan que había avistado una parte del escuadrón de Rochefort a sotavento, y Strachan inmediatamente decidió buscar el enfrentamiento. Sin embargo, el escuadrón de Strachan estaba muy disperso en esos momentos, y después de zarpar para interceptar a los franceses, envió a Baker a reunir los buques restantes y ordenarles que lo apoyaran. El escuadrón de Strachan consistía en este momento de los buques el *César* (80), el *Hero* (74), el *Courageux* (74), el *Namur-Bellona* (74), y las fragatas *Santa Margarita* (36) y *Aeolus* (32).

Strachan comenzó la persecución con solamente el *César* (80), *Hero* (74), *Courageux* (74) y *Aeolus* (32), y persiguió a los franceses, que navegaban hacia el noroeste, hasta perderlos con un clima brumoso a la 01:30 horas. Luego acortaron la vela para esperar al resto del escuadrón, y se le unió a la luz del día el 3 de noviembre la *Santa Margarita* (36).

La persecución comenzó de nuevo en serio, y a las 07:30 horas se avistó el cabo Ortegal, a 36 millas al sureste. Los buques franceses fueron avistados nuevamente a las 09:00 horas, ya las 11:00 los buques británicos líderes avistaron al *Namur-Bellona* (74) y la *Phoenix* (36) a popa, y se apresuraron a alcanzarlos. Con ellos estaba otra fragata, la *Révolutionnaire* (38), que se había tropezado con la persecución. La persecución continuó durante todo el día y durante la noche, momento en el que las fragatas más rápidas la *Santa Margarita* (36) y la *Phoenix* (36) estaban muy por delante de la principal fuerza británica. El *Namur-Bellona* (74) no pudo reincorporarse al escuadrón y no tomó parte en la batalla.

Desarrollo de la batalla



Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805. Los buques británicos de Strachan atacando a los franceses de Dumanoir. Autor Thomas Withcombe

La batalla comenzó a las 05:45 del 4 de noviembre, cuando *Santa Margarita* (36) se acercó a la popa del buque francés más retrasado, el *Scipion* (74), este abrió fuego, y *Phoenix* (36) se unió a las 09:30 horas. En esta etapa los franceses navegaban casi en línea, con las fragatas *Phoenix* y *Santa Margarita* pisando los talones al *Scipion*. Strachan estaba a unas 6 millas detrás de los franceses con el *César* (74), *Hero* (74) y *Courageux* (80), seguidos por el *Aeolus* (32), mientras que *Namur-Bellona* (74) y *Révolutionnaire* (38) estaban un poco a popa de ellos.

Los británicos continuaron acercándose a los franceses, mientras que el *Scipion* (74) intercambiaba disparos con las fragatas hostigadoras. A las 11:45 horas, la acción parecía inevitable, Dumanoir ordenó a sus buques que formaran línea hacia delante en la amura de estribor, mientras Strachan también alineó sus buques y se acercó desde barlovento por el lado de estribor de los buques franceses.

Al mediodía, las cuatro fragatas británicas estaban en acción, hostigando al *Scipion* (74) en el lado de babor, mientras que el *Namur-Bellona* (74) casi se había unido a los buques de la línea, que disparaban en el lado de estribor de los buques franceses más retrasados.

Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Vista de la batalla. Autor Terence Lee.

Dumanoir ordenó a sus buques virar sucesivamente a las 11:30 horas, y así llevó su buque en cabeza, el *Duguay-Trouin* (74), a la acción para apoyar a su centro. El *Duguay-Trouin* (74) no hizo ningún movimiento para obedecer la señal hasta las 12:15 horas, y la línea francesa comenzó a virar hacia los buques británicos de línea y a pasar junto a ellos. Dumanoir había planeado realizar esta maniobra a las 08:00 horas, pero la canceló antes de que pudiera llevarse a cabo.

Las dos líneas pasaron una al lado de la otra, y Dumanoir descubrió que Strachan había doblado su línea, con fragatas en un lado y buques de línea en el otro. Sus buques sufrieron graves daños cuando las dos líneas británicas y la francesa se cruzaron, con Dumanoir apuntando a aislar al *Namur-Bellona* (74) antes de que pudiera unirse a la línea británica.

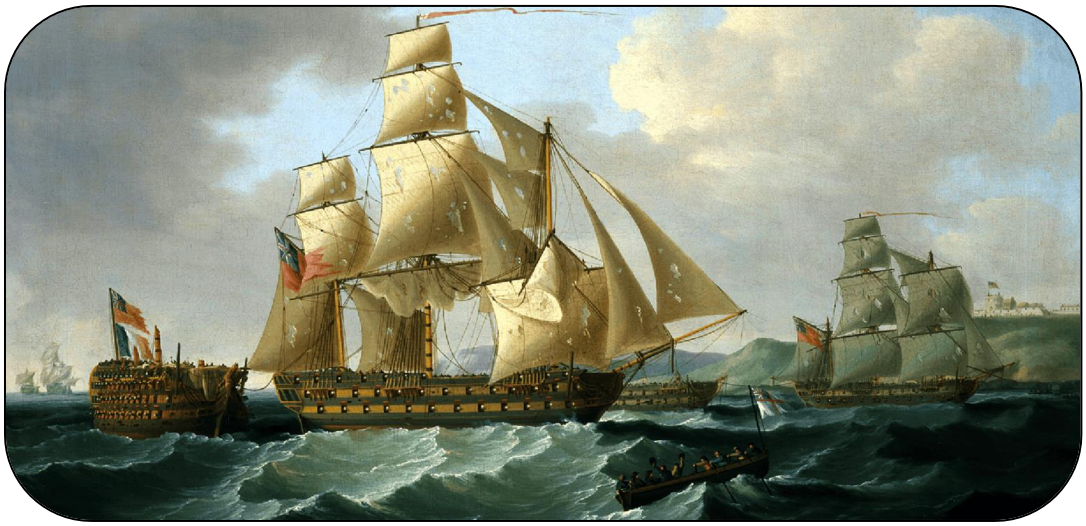
Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Los buques franceses seriamente dañados son capturados por los buques británicos, cada buque con su captura. Autor Nicholas Pocock.

El daño que sus naves habían sufrido los hizo lentos y poco maniobrables, y Strachan pudo ordenar a sus naves que viraron solos, para mantenerlos junto a los franceses, mientras llegaba el Namur (74) a su línea. Bajo el intenso fuego de las fragatas en el lado de estribor y los buques de línea en su babor, los buques franceses se desgastaron y sobre las 13:10 horas el *Scipion* (74) y el *Formidable* (80) se vieron obligados a rendirse. Al ver su destino, el *Mont Blanc* (74) y el *Duguay-Trouin* (74) intentaron escapar, pero el *Hero* (74) y el *César* (80) los persiguieron y los sometieron a las 15:35 horas.

Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Regreso a Inglaterra tras la batalla. En primer plano el Cesar (80) remolcando al francés Formidable (80).

Secuelas de la batalla

El triunfo de Strachan completó la derrota de los franceses que Nelson había comenzado en Trafalgar. Los cuatro buques capturados fueron llevados de regreso a Gran Bretaña y comisionados en la Royal Navy, con su tripulación transferida a campos de prisioneros. Uno de los buques, el ex *Duguay-Trouin*, sirvió con los británicos durante los siguientes 144 años bajo el nombre de Implacable.



Batalla del Cabo Ortegal (2 de noviembre de 1805). Regreso a Inglaterra tras la batalla. En primer plano el Cesar (80)

Las tripulaciones británicas que habían luchado en cabo Ortegal fueron incluidas en las recompensas a gran escala otorgadas por la victoria en la *batalla de Trafalgar*. El capitán Richard Strachan fue ascendido a contraalmirante de la escuadra azul, mientras que todos los primeros tenientes pasaron a comandante. Además, Strachan fue admitido en la Orden del Baño y sus capitanes recibieron medallas de oro.

Dumanoir fue menos afortunado que su oponente. Él y otros oficiales franceses fueron alojados en Tiverton, donde se les dio una libertad considerable. Mientras estaba allí, escribió a The Times para protestar contra los comentarios poco halagadores hechos sobre su conducta en la *batalla de Trafalgar*. Fue liberado del cautiverio en 1809 y regresó a Francia, donde se enfrentó no a uno, sino a dos tribunales de investigación, uno por su conducta en la *batalla de Trafalgar* y otro por su derrota en la *batalla del Cabo Ortegal*.

1806, 6 ENERO. BATALLA DE SANTO DOMINGO[160][161].

La escuadra francesa del Vicealmirante Leissegues escapó al bloqueo de Brest con tropas, y en Santo Domingo, tras desembarcarlas se encontró con la escuadra británica del Vicealmirante Duckworth. Fue el primer desastre de los franceses tras la batalla de Trafalgar, ocurrido apenas 4 meses antes.

El 6 de febrero observaron la llegada de los buques británicos y los franceses cortaron los cables e intentaron huir al oeste. Una semana antes la escuadra francesa había sufrido una gran tormenta y varios buques tenían la arboladura dañada, por lo que finalmente fueron alcanzados por los británicos. Tras dos horas todos los navíos franceses o estaban capturados o habían encallado. Las fragatas y la corbeta francesa huyeron sin ser perseguidas, ya que las fragatas británicas no habían sido mandadas para perseguirlas porque estaban muy ocupadas en atender los navíos capturados.

Escuadra británica.

El orden de combate francés consistía en una línea con los navíos Alexandre, Impérial, Diomède, Jupiter, y Brave, y otra con las fragatas Félicité y Cornéte y la corbeta Diligente cerca de la costa. Los británicos atacaron con las dos líneas enumeradas anteriormente. El británico Northumberland fue el que más daños personales y materiales tuvo, al tener que combatir contra el poderoso tres puentes francés durante un buen rato. En la persecución los navíos franceses fueron cayendo uno a uno. El Impérial, siendo hostigado por el Northumberland y el Superb se acercó demasiado a la costa y encalló, rindiéndose su tripulación al encontrarse en un serio peligro.

Según una carta del Vicealmirante John Duckworth, el Alexandre tuvo 300 hombres muertos y heridos, el Brave 260, y el Jupiter 200. Con respecto al Impérial y al Diomède, no eran conocidos exactamente, pero eran muchos. El Impérial según los franceses tuvieron unos 500 muertos y heridos. Las pérdidas del Diomède no fueron enumeradas, pero en proporción fueron muy severas, de unos 250 muertos y heridos. Las pérdidas del Jupiter y del Brave no aparecen en dicha correspondencia del almirante británico. Pero según como quedaron tras la batalla tuvieron que ser igualmente cuantiosas.

Ordenes de batalla y listados de escuadras.

La escuadra francesa del Vicealmirante Leissegues escapó al bloqueo de Brest con tropas, y en Santo Domingo, tras desembarcarlas se encontró con la escuadra británica del Vicealmirante Duckworth. Fue el primer desastre de los franceses tras la batalla de Trafalgar, ocurrido apenas 4 meses antes.

El 6 de febrero observaron la llegada de los buques británicos y los franceses cortaron los cables e intentaron huir al oeste. Una semana antes la escuadra francesa había sufrido una gran tormenta y varios buques tenían la arboladura dañada, por lo que finalmente fueron alcanzados por los británicos. Tras dos horas todos los navíos franceses o estaban capturados o habían encallado. Las fragatas y la corbeta francesa huyeron sin ser perseguidas, ya que las fragatas británicas no habían sido mandadas para perseguirlas porque estaban muy ocupadas en atender los navíos capturados.

Escuadra británica.

Cañones	Nombre buque	Mandos
Navíos de línea		
80	**Canopus**	Contralmirante Thomas Louis.
		Capitán Francis William Austen
74	**Superb**	Vicealmirante J. T. Duckworth, K.G. (insignia)
		Capitán Richard Goodwin Keats.
	Northumberland	Contralmirante Alexander Cochrane

[160] https://www.todoababor.es/datos_docum/ord_ba_stodom1806.htm
[161] http://puntadelanza.net/Foro/phpBB3/viewtopic.php?t=15665

Cañones	Nombre buque	Mandos
		Capitán John Morrison
	Spencer	Capitán. Robert Stopford.
	Atlas	Capitán Samuel Pym
	Donegal	Capitán Pulteney Malcolm.
64	**Agamemnon**	Capitán Edward Berry.
Fragatas		
40	**Acasta**	Capitán Richard Dalling Dunn.
36	**Magicienne**	Capitán Adam Mackenzie
Buques menores		
Goleta 16	**Kingfisher**	Capitán Nathaniel Day
Bergantín 14	**Epervier**	Teniente James Higginson

Orden de batalla y bajas británicas.

Línea de barlovento	• *Superb* 74 (insignia) - 6 muertos, 56 heridos • *Northumberland* 74 - 21 muertos, 79 heridos • *Spencer* 74 - 18 muertos, 50 heridos • *Agamemnon* 64 - 1 muerto, 13 heridos
Línea de sotavento (El *Canopus* iba en paralelo al *Spencer*	• *Canopus 80 - 8 muertos, 22 heridos* • *Donegal 74 - 12 muertos, 33 heridos* • *Atlas 74 - 8 muertos, 11 herido*
A barlovento (no participaron)	• *Acasta 40 (fragata)* • *Magicienne 36 (fragata)* • *Kingfisher 16 (goleta)* • *Epervier 14 (bergantín)*
Total: 74 muertos y 264 heridos	

El orden de combate francés consistía en una línea con los navíos *Alexandre*, *Impérial*, *Diomède*, *Jupiter*, y *Brave*, y otra con las fragatas *Félicité* y *Cornéte* y la corbeta *Diligente* cerca de la costa. Los británicos atacaron con las dos líneas enumeradas anteriormente. El británico *Northumberland* fue el que más daños personales y materiales tuvo, al tener que combatir contra el poderoso tres puentes francés durante un buen rato. En la persecución los navíos franceses fueron cayendo uno a uno. El *Impérial*, siendo hostigado por el *Northumberland* y el *Superb* se acercó demasiado a la costa y encalló, rindiéndose su tripulación al encontrarse en un serio peligro.

Escuadra francesa

Navíos de línea			
Cañones	Nombre buque	Mandos	Tras la batalla
120	**Impérial**	Vicealmirante Corentin-Urbain Leissegues (insignia) Capitán Julien-Gabriel Bigot.	Encalló y dos días después fue quemado
80	**Alexandre**	Capitán Pierre-Elie Garreau	Fue capturado
74	**Brave**	Comodoro Louis-Marie Coude	Fue capturado
	Diomède	Capitán Jean-Baptiste Henry	Encalló y dos días después fue quemado
	Jupiter	Capitán Gaspard Laignel	Fue capturado
Fragatas			
	Cornète		Escapó
	Félicité		Escapó
Corbeta			

	Diligente		Escapó

Según una carta del Vicealmirante John Duckworth, el *Alexandre* tuvo 300 hombres muertos y heridos, el *Brave* 260, y el *Jupiter* 200. Con respecto al *Impérial* y al *Diomède*, no eran conocidos exactamente, pero eran muchos. El *Impérial* según los franceses tuvieron unos 500 muertos y heridos. Las pérdidas del *Diomède* no fueron enumeradas, pero en proporción fueron muy severas, de unos 250 muertos y heridos. Las pérdidas del *Jupiter* y del *Brave* no aparecen en dicha correspondencia del almirante británico. Pero según como quedaron tras la batalla tuvieron que ser igualmente cuantiosas.

1806, 8 ENERO. BATALLA DE CAPE TOWN[162]

Fecha	8–18 de enero de 1806
Lugar	Ciudad del Cabo, Cabo de Buena Esperanza, Sudáfrica
Resultado	Victoria británica
Cambios territoriales	El Reino Unido da fin al dominio neerlandés del territorio.
Beligerantes	
Reino Unido	República de Batavia
Comandantes	
David Baird	Jan Willem Janssens
Fuerzas en combate	
7000, 8 cañones. Armada: 4 navíos, 2 fragatas, 2 bergantines (320 cañones)	2100, 16 cañones.
Bajas	
240 bajas	347 bajas

La **Conquista del Cabo de Buena Esperanza**, también conocida como **Batalla de Blaauwberg** o **Batalla de Ciudad del Cabo**, parte fundacional del territorio de la actual República de Sudáfrica y hasta ese momento colonia de la República Bátava, fue efectuada por el Reino Unido en 1806 en el marco de las guerras napoleónicas.

Antecedentes

La conquista de la colonia holandesa del Cabo de Buena Esperanza por el Reino Unido estuvo ligada a las fracasadas invasiones inglesas al Río de la Plata, de las que en buena medida fueron a la vez efecto y causa, por lo que sus antecedentes inmediatos nacen en los proyectos destinados a separar el territorio del Virreinato del Río de la Plata del Imperio Español.

Río de la Plata (1804)

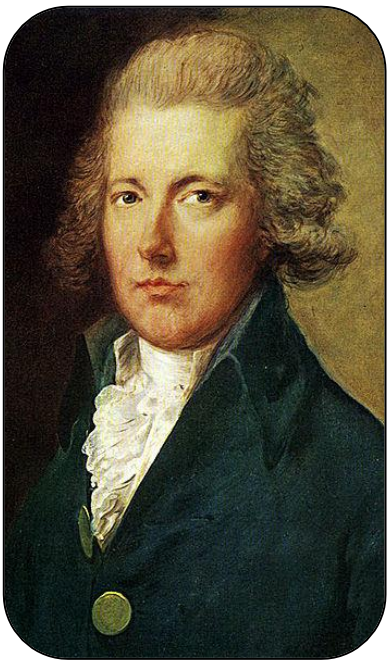
Al finalizar la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en 1783, William Pitt *el Joven* asumió como primer ministro del Reino Unido orientando su mandato a la promoción del comercio exterior y la apertura de nuevos mercados para las manufacturas británicas.

En 1789 ante la probable guerra entre Gran Bretaña y España por el incidente del Estrecho de Nutca, que separa la isla de Nutca de la de Vancouver, el revolucionario venezolano Francisco de Miranda presentó a Pitt su propuesta para liberar América solicitando la ayuda militar británica para ocupar las principales ciudades sudamericanas, asegurando que sus pueblos recibirían a las tropas como libertadoras y declararían su independencia. A cambio de su auxilio, el Reino Unido obtendría ventajas comerciales. Las trabas al comercio que imponía España eran un obstáculo para su política, por lo que la posibilidad de que las colonias españolas en América obtuvieran su independencia interesó a Pitt.

[162] https://es.wikipedia.org/wiki/Conquista_del_Cabo_de_Buena_Esperanza_(1806)

La Convención de Nutca en 1790 puso fin al conflicto y por ende al plan. No obstante este fue reactivado en 1796 cuando España resolvió aliarse a Francia durante las guerras revolucionarias francesas. La derrota y salida de la alianza de Rusia y Austria obligó a Gran Bretaña a concentrar sus fuerzas en la defensa de su territorio por lo que el proyecto fue nuevamente abandonado.

El 12 de octubre de 1804, el primer ministro Pitt invitó a una cena en la quinta de Henry Dundas, 1.º Vizconde Melville, nuevo jefe del Almirantazgo, al comodoro Sir Home Riggs Popham. Entre los temas tratados se encontraba la cuestión española: a pesar del ultimátum británico, España construía una flota en Ferrol lo que sumado a la contribución monetaria que se obligaba a pagar a Napoleón Bonaparte había decidido al gabinete británico a considerar a esa nación como aliada de hecho del Imperio Francés. En el marco de ese conflicto que se consideraba ya inevitable Pitt dio a conocer el plan de Miranda a Popham y le solicitó un memorándum para establecer la factibilidad de su ejecución.



William Pitt (el Joven), primer ministro del Reino Unido.

Popham se reunió con Miranda y presentó el memorándum el 14 de octubre:

"La idea de conquistar Sudamérica está totalmente fuera de cuestión, pero la posibilidad de ganarse todos sus puntos prominentes, apartándolos de sus actuales conexiones europeas, de fijarse en una posición militar y disfrutar de todas sus ventajas comerciales, pueden reducirse a un simple cálculo, sino a una operación segura; los beneficios que una empresa de este tipo le darían a nuestro país son incalculables, las riquezas que aportarían, las nuevas fuentes que se abrirían para nuestras manufacturas y navegación tanto desde Europa y Tierra Firme como de Asia por el Pacífico son igualmente incalculables, y la popularidad y estabilidad que le daría a un gobierno que la emprendiera puede estimarse de la precedente proposición, con la satisfacción adicional de saber que los informes de los resultados de su primera operación deberían recibirse a los tres meses de su partida a Inglaterra".

El 16 de octubre Pitt, Melville, Popham y Miranda definieron el objetivo: la conquista del Río de la Plata, capital del Virreinato del Río de la Plata y punto de salida del oro y plata de Potosí, con vistas a su eventual independencia bajo la protección británica.

No obstante, la evolución de la situación política de la alianza europea demoraron la ejecución del plan. El Imperio Ruso confiaba en sustraer a España de la alianza con Bonaparte y Austria apoyaba la gestión, por lo que Pitt, aunque escéptico respecto de sus posibilidades de éxito, no podía autorizar un ataque que hubiera acabado con las negociaciones. Popham estaba al tanto de las razones que demoraban un proyecto que se había convertido en su principal meta.

Home Riggs Popham

Colonia del Cabo (1805–1806)

En enero de 1795 por recomendación de Sir Francis Baring, de la Compañía de las Indias Orientales, el secretario de estado para la guerra Henry Dundas dispuso ocupar la colonia holandesa del Cabo, por considerar que controlaba *"el pasaje a y desde la India como Gibraltar hace con el Mediterráneo"* y que si bien *"en manos holandesas era una pluma en manos francesas sería una espada"*. El 11 de junio de 1795 los primeros escuadrones al mando del vicealmirante George Elphinstone, 1.º Vizconde Keith, anclaron en *False Bay*, el 14 de julio se produjo el primer desembarco en la localidad de *Simon*, el 7 de agosto una fuerzas de 1600 hombres

desembarcó en *Muizenberg* y avanzó sobre las posiciones neerlandesas (287 infantes, 150 artilleros, 200 milicianos bóeres (incluyendo fuerzas de dragones conocidas como *Swellendam*) y 150 hotentotes del *Korps Pandoeren*). En la batalla de Muizenberg las fuerzas neerlandesas al mando del teniente coronel C.M.W.de Lille fueron dispersadas y tras superar la resistencia de guerrillas el 3 de septiembre las fuerzas británicas iniciaron la ofensiva final sobre el Cabo, que se rindió el 14 de septiembre.

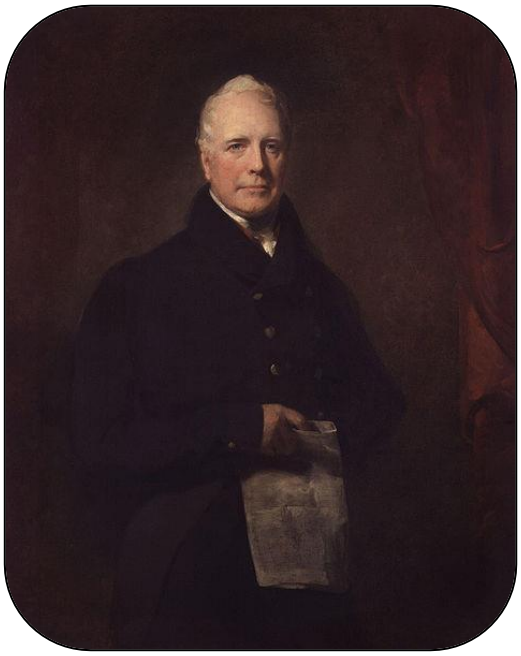
Confirmando la presunción de Dundas, una descripción de la Colonia del Cabo de Buena Esperanza escrita en 1801 por Sir John Barrow, reflejando su permanencia en la región como secretario de George Macartney 1° Earl de Macartney, gobernador del Cabo, extendió a todos los estamentos del gobierno y a la opinión pública el convencimiento de la importancia del Cabo como depósito militar y comercial intermedio en la ruta a la India.

Sin embargo, en marzo de 1802 el Tratado de Amiens ponía fin a la contienda y uno de sus artículos establecía que a cambio del reconocimiento de la soberanía británica en Sri Lanka, el Reino Unido devolvía a la República Bátava la Colonia del Cabo de Buena Esperanza, ambos puntos conquistados durante la guerra.

Jan Willem Janssens.

Con el tesoro exhausto, la entrega de un territorio sin riquezas inmediatas explotables y con una población desafecta, pese al mal manejo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que previsiblemente obligaría a encarar una costosa guerra, a cambio de consolidar las posesiones en el área de la India, parecía una buena opción, pese a las ventajas que el Cabo representaba en las comunicaciones con el Índico.

En febrero de 1803 el comisionado holandés Abraham De Mist y el nuevo gobernador, el teniente general Jan Willem Janssens, recibieron el gobierno de manos del mayor general Dundas. Por primera vez el territorio tenía entidad política propia, dejando de ser una factoría de la Compañía. En un gobierno de sesgo liberal, De Mist reorganizó el territorio, los poderes legislativo (*Burgher Senate*) y judicial de la colonia, mejoró la agricultura, mantuvo una política de apertura en materia religiosa, abrió las cuentas al escrutinio público, prohibió la importación de esclavos y reorganizó las milicias hasta su retiro en febrero de 1805, fecha en que abandonó el país, permaneciendo al frente Janssens.



Sir David Baird

Ante el enrarecimiento de la situación en Europa, De Mist y Janssens habían llamado a la movilización de las milicias en todo el país. Janssens organizó un cuerpo de infantería formado por hotentotes, fortificó el paso montañoso de Hottentots' Holland Kloof que permitía controlar el acceso al interior, estableció fábricas de pólvora y reparó las fortificaciones construidas por los británicos.

En efecto, iniciada la guerra de la Tercera Coalición en mayo de 1803 Inglaterra y Holanda estaban nuevamente en conflicto. La posición británica era entonces más fuerte. La batalla del Nilo (1798) había establecido la supremacía naval británica en el Mediterráneo, mientras que en el Mar del Norte en la batalla de Camperdown (11 de octubre de 1797) había destruido la flota holandesa,

muchos de cuyos buques sobrevivientes fueron capturados en puertos británicos al estallar el conflicto.

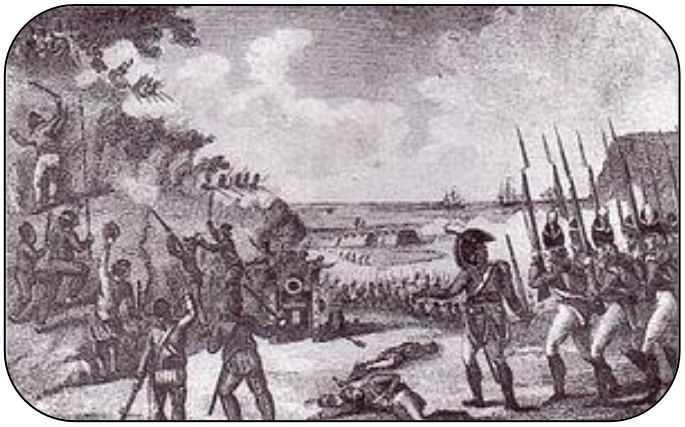
Nuevo objetivo (julio de 1805)

En julio de 1805 Popham se hallaba en Porstmouth "*esperando ansiosamente la decisión final sobre la América del Sur"* cuando recibió información acerca de la debilidad de la guarnición en el Cabo de Buena Esperanza. Popham consideró de gran importancia la noticia, no solo por la posibilidad misma de conquistar el Cabo sino *"por la facilidad que esta colonia daría para la proyectada conquista de las colonias de la costa oriental de la América del Sur"*, por lo que contactó a uno de los secretarios del tesoro, Sturges Bourne, quien mientras Popham esperaba en su oficina, lo comunicó a Pitt.

Efectivamente, Holanda daba prioridad a la defensa de la isla de Java, por lo que Janssens debió enviar sus fuerzas a Batavia, reteniendo solo dos mil hombres para la defensa del territorio.

El primer ministro autorizó medidas tendientes a confirmar las noticias y una vez comprobada su verosimilitud, dio órdenes para planificar la conquista del Cabo.

Organización de la expedición (julio y agosto de 1805)



El 25 de julio el ministro de guerra británico Lord Castlereagh entregó al mayor general sir David Baird instrucciones secretas para que en combinación con la escuadra de sir Home Popham procurase la conquista del Cabo de Buena Esperanza:

A consecuencia de las informaciones que se han recibido, de que el Cabo se halla actualmente defendido por no más de 1500 a 2000 hombres de tropa regular, no de la mejor calidad y de que las milicias y los habitantes esperan con ansiedad la llegada de una fuerza británica y también por la facilidad existente para una operación contra aquella colonia por las tropas ya embarcadas y que deben seguir a la India, que sin inconvenientes pueden ser utilizadas durante la marcha a su ulterior destino, se ha resuelto intentar la conquista de la colonia mediante una operación combinada de una fuerza que saldrá de Cork, unida a la ya embarcada en Falmouth en buques de la Compañía de las Indias orientales.

Willam Carr Beresford.

En efecto, en el puerto de Falmouth se hallaban preparados a partir el regimiento nº 59 de Infantería con 1000 hombres y 2 escuadrones del regimiento nº 20 de Dragones Ligeros (221 hombres, al mando de Robert Wilson), así como 546 reclutas de la Compañía.

Por otro lado, en Irlanda podían ser rápidamente movilizados, incluyendo munición , bagajes y provisiones para seis meses, los regimientos 24, 38 y 83 al mando conjunto del brigadier general William Carr Beresford, 71 (teniente coronel Denis Pack, 72 y de 93 (*Highland Brigade*) al mando conjunto del brigadier general Sir Robert Crawford Ferguson, un total de 4887 hombres, incluyendo 320 artilleros comandados por el general Yorke de los Royal Engineers. A esos se sumaban 400 Royal Marines que bajo el mando del capitán McKenzie fueron incorporados a la *Highland Brigade*. La fuerza total era de unos 7000 hombres.

El 29 de julio Popham recibía sus propias órdenes en igual sentido. El objetivo era mantener el secreto respecto del destino de la operación. Así, la escuadra de Falmouth mantendría sus órdenes de marchar a la India y la de Cork al Mediterráneo, pero ambas llevarían pliegos cerrados que deberían abrir en alta mar a cierta latitud con órdenes de converger en Madeira.

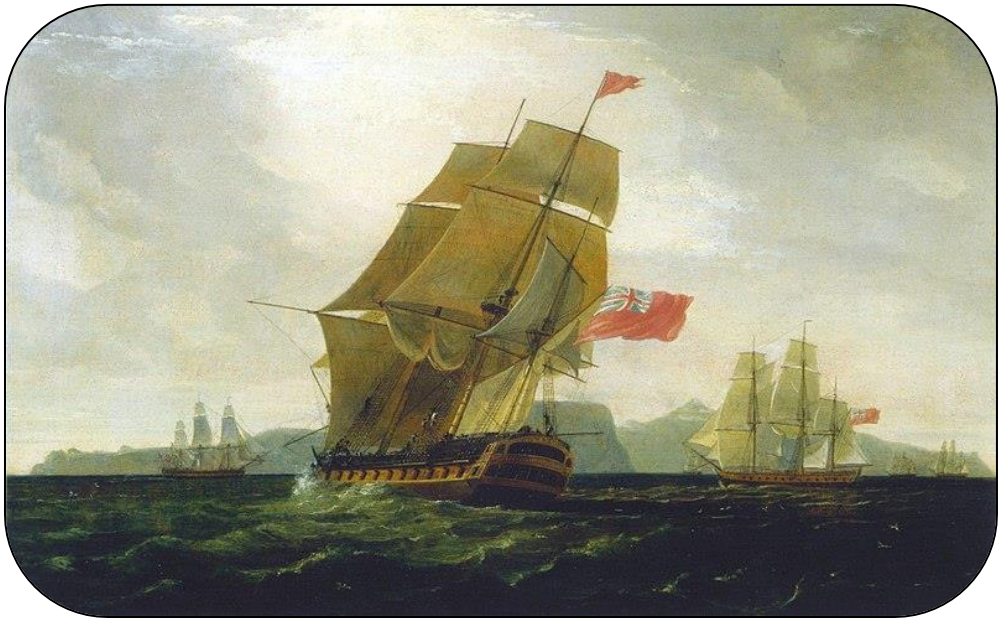
Ese mismo mes el navío de 64 cañones *Diadem*, buque insignia de la armada de Popham, regresó a Portsmouth. La tripulación creyó que su destino era dar soporte y presión militar a acciones diplomáticas en el Mediterráneo, concretamente ante el Imperio Otomano, hasta que ante el embarque de efectos de Sir David Baird corrió el rumor de que se combatiría.

Las órdenes establecían que de fallar la operación el primer punto de reagrupamiento sería Santa Helena y el segundo Fayal, en Madeira. De tener éxito, las tropas destinadas a la India continuarían a ese destino escoltadas por el *Belliqueux* y el *Raissonable* sería enviado a Santa Helena para escoltar los buques de la Compañía allí reunidos a Spithead, en Hampshire, Inglaterra.

La *Diadem* llegó a Irlanda a principios de agosto y al poco tiempo arribaron 14 *indianos* (Indianmen) con soldados a bordo. Hacia fines de agosto los transportes de tropas comenzaron a partir mientras que las unidades que compondrían la escuadra se dirigían aisladamente a Madeira: el 31 de agosto partió la *Diadem* y para el 2 de septiembre los últimos buques de la escuadra dejaban Cork.

Rumbo al Cabo (septiembre de 1805)

El 29 de septiembre la *Diadem* fondeó en la Bahía de Funchal, en Madeira, donde toda la escuadra ya estaba concentrada. Al mando de Sir David Baird, aproximadamente 7000 hombres escoltados por la escuadra comandada por Popham y compuesta por los navíos *Diadem* (64 cañones, al mando de Hugo Downman), *Belliqueux* (64 cañones), *Diomede* (50 cañones, Edmonds) y *Raissonable* (64 cañones, Josias Rowley), fragata *Narcissus* (32 cañones, Ross Donelly) y *Leda* (32 cañones, Robert Honeyman), bergantín *Encounter* (14 cañones, James Talbot) y *Protector*, los *indianos Dutchess of Gordon*, *Sir William Pulteney*, *Europe*, *Streatham*, *Union*, *Comet*, *Northampton*, *Glory* y *William Pitt*, y los transportes *Ocean* (Abraham Bristow), *Triton*, *Melancton* (o *Melantho*), *Wellington*, *Ambulant*, parte principal de una flota de 63 navíos, muchos de ellos *East Indiaman* (mercantes armados de la Compañía Británica de las Indias Orientales), partieron para reducir la Colonia del Cabo de Buena Esperanza el 3 de octubre, junto con un convoy destinado a Antillas, que se separó de la flota conjunta el día 6, junto con la fragata *Narcissus* que partió para cruzar en procura de noticias acerca del Cabo.



La *HMS Diadem* en la captura del Cabo.

Popham estaba autorizado a seguir rumbo a Santa Helena, isla bajo dominio británico administrada por la Compañía. No obstante, con el acuerdo de Baird decidió dirigirse a la costa nordeste del Brasil. Varias razones justificaban el movimiento: mantener la ruta utilizada por los mercantes del comercio con oriente aumentaba las posibilidades de ser detectados prematuramente y por otra parte Brasil ofrecía mejores condiciones para reaprovisionar la expedición y recuperar a las tropas. Pero también permitía obtener noticias de la situación en el objetivo último de Popham, el vecino Río de la Plata.

El 3 de noviembre a la altura del Atolón de las Rocas (3°53′S, 33°49′O), escollos apenas visibles a 17 millas al oeste de Fernando de Noronha, naufragó el transporte *King George* y el indiano *Britannia*, barco que aunque zafó del escollo, se hundió poco después. En el primero murieron dos personas, una de ellas el brigadier general Yorke, comandante de la artillería *ansioso de llevar consigo un cajón de guineas, bajó a buscarlo, pero en la tentativa de hacerlo, perdió pie y cayó en una hondura, donde fue víctima instantánea de los tiburones*.[2]

Después de superar la dispersión de la escuadra provocada por un temporal el día 6 de noviembre, el 11 arribaron a Bahía de Todos los Santos (San Salvador), Brasil, donde obtuvieron plena colaboración de las autoridades dependientes de Marcos de Noronha e Brito, conde de Arcos, virrey de Brasil, pese a encontrarse en paz con España y obligados a no brindar ayuda a los ingleses por el Tratado de Badajoz. Los enfermos fueron acampados en la altura donde prontamente se restablecieron y Popham obtuvo también información de primera mano de la situación en el Río de la Plata, resolviendo enviar un buque hacia el estuario en exploración.

Recién a principios de diciembre llegaría a Buenos Aires la novedad de la presencia de la escuadra británica por medio de dos buques, uno español y el otro portugués: más de 70 velas y una fuerza de 7 u 8000 hombres que se rumoreaba se dirigían a Montevideo. El virrey Rafael de Sobremonte dispuso la movilización prevista en la Junta de Guerra del 2 de abril en ambas márgenes, incluyendo el acoderamiento de algunos de los buques de la exigua escuadra española en Montevideo. Al poco tiempo se presentó el bergantín enviado por Popham, que tras apresar a un mercante surto en balizas exteriores fondeó a pocas millas del puerto donde permaneció 3 días sin ser molestado por la escuadrilla española dedicándose a enviar botes para sondear el banco de acceso a la ciudad.

Cabo de Buena Esperanza (enero de 1806)

La expedición dejó Bahía el 28 de noviembre y tras una travesía sin contratiempos al amanecer del 4 de enero de 1806 se divisaron las alturas de Table Mountain, su promontorio del sur y al atardecer se arribó al sitio previsto de anclaje, al oeste de las islas Robben. varios días transcurrieron antes de que pudiese intentarse el desembarco debido a los fuertes vientos y marejada peligrosa en toda la línea de nuestro desembarco, desde ciudad del Cabo hasta la bahía Lospard en el extremo opuesto

Navíos holandeses partiendo de Table Bay (siglo XVII).

Desembarco

El 5 de enero a las 3 AM las tropas de desembarco se agruparon alrededor del bergantín *Espoir*, pero el oleaje era tan alto que el desembarco se consideró impracticable y regresaron a sus buques.

El comodoro Popham y David Baird procedieron a un urgente reconocimiento de la costa, que consideraron extremadamente peligrosa, pero la probabilidad creciente de que arribaran refuerzos enemigos los decidió a desembarcar las tropas en la bahía de Saldanha, al noroeste del Cabo. Con ese objeto, los buques que transportaban al regimiento n.º 38, la caballería y parte de la artillería, a las órdenes del mayor general Beresford, escoltados por la *Diomede* partieron a ese punto, pero poco después el viento del oeste disminuyó y en la mañana del día 6 al calmarse el oleaje por lo que se decidió desembarcar las tropas restantes en el sitio prefijado.

Tras amagos de desembarco y una serie de reconocimientos en la costa de Table Bay, se efectuó un desembarco parcial de la compañía de cazadores del 71 en la caleta *Lospard* (actual *Melkbosch* o *Melkbosstrand*), una pequeña bahía en la costa occidental a 20 millas del Cabo, la tarde del 6 de enero. Pronto, les siguieron tropas del regimiento n.º 93.

Saldanha Bay.

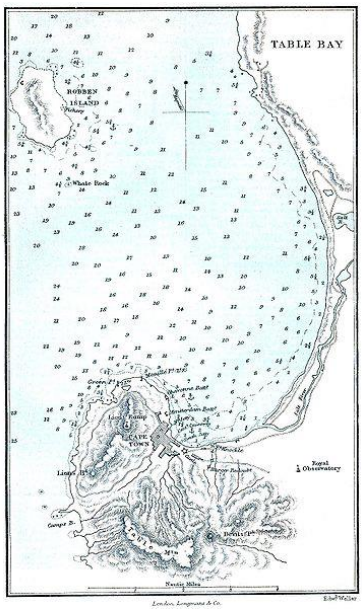
Los buques se colocaron en posición para cubrir el desembarco y un bergantín de transporte de escaso calado avanzó hacia la playa como un rompeolas. Un denso embalsado de algas desde la entrada al lugar de desembarco dificultaban el avance de los botes.

La mayor desgracia ocurrió cuando uno de los botes se volcó y treinta y seis hombres del regimiento de la 93 se ahogaron.[3] Durante el desembarco, el 71.º tuvo un muerto y tres heridos en la tropa, y fueron heridos el mayor Weir y el mayor Pack.

Sin oposición, la mayor parte de las tropas desembarcó en el transcurso de la tarde. Médanos dominantes defendían los flancos que de haber estado ocupados por unas pocas piezas de campaña hubieran permitido quizá rechazar el asalto, pero también hubiera expuesto las tropas neerlandesas al fuego de la artillería de la escuadra enemiga. Así, los holandeses desplegaron solamente unos pocos rifleros que abrieron un fuego descuidado y al ser empujados abandonaron las alturas retirándose a los terrenos altos que se interponían entre los británicos y el ejército principal en los campos de Bluefield.

Mientras la compañía de cazadores del 71 desembarcaba, el *24 Warwickshire* aún embarcado ensayaba ataques de distracción. El oleaje aumentó nuevamente avanzada la tarde por lo que el resto de las tropas desembarcaron el 7 a la mañana. Por su parte, 400 hombres de la infantería de marina desembarcaron entre el ejército enemigo y la ciudad, amenazando su flanco.

El comodoro con la *Leda* y una división de transportes transportando el tren de artillería se dirigió a la bahía de Blaauwberg (Bloubergstrand) y disparando sobre el banco lindero a las salinas forzó al enemigo a desalojar la posición ventajosa que había tomado.



Mapa de Table Bay y Ciudad del Cabo (1882).

Batalla de Blaauwberg (8 de enero)

En la mañana del 8 las fuerzas invasoras agrupadas en dos brigadas con dos obuses y seis piezas de artillería se alejó de la carretera a Ciudad del Cabo y desalojó de las cumbres de las Blue Mountain las tropas ligeras del enemigo, descubriendo el cuerpo principal del ejército holandés comandado por el teniente general Jan Willem Janssens.

Janssens, imprudentemente o forzado por la falta de alimentos, se había comprometido a una batalla campal en vez de defender las fuertes líneas de ciudad del Cabo, donde había dejado solo algunos soldados al mando del teniente coronel Casimir von Propholow.

Ciudad del Cabo: al este la península del Cabo y False Bay con las islas Robben (frente, izquierda), Table Mountain (al centro y al frente) y el Cabo (frente e izquierda).

Sus tropas estaban compuestas del 22.º batallón de infantería de línea, algunos unidades del 9.º de cazadores (rifleros), un escuadrón de dragones ligeros (138 hombres) y unidades del 5.º de artillería, un pequeño cuerpo de artillería montada, en total menos de mil regulares, y por 224 granjeros bóeres (la *Swellendam Light Dragoons* o *Burgher Cavalry*), 240 franceses (la tripulación de dos buques refugiados en el Cabo, la fragata *Atalanta* y la corbeta *Napoleón*, comandados por el coronel Gaudin Bouchier y el oficial du Belloy, sobrino del Arzobispo de París), unos 400 mercenarios alemanes, austríacos y húngaros (el denominado 5.º batallón *Waldeck Jaggers*, al mando del teniente coronel Carl Mueller), 54 hombres de la artillería malaya (*Javanese Artillery Corps* o *Mardykers*) y 181 del 1.º de infantería ligera (hotentotes). Eran poco más de 2000 hombres con sólo

16 cañones, 6 de campaña de 6 libras y 10 de ellos *Lantaka*, cañones muy ligeros (1 libra) de bronce tradicionalmente utilizados en Indonesia montados en buques mercantes, a los que había que sumar 104 esclavos de Mozambique, sin armas y utilizados para el transporte de la artillería.[5]

Para peor, tras la convocatoria inicial, las milicias se habían reunido en Ciudad del Cabo, pero la falta de alimentos había obligado a licenciar a un gran número. Dos malas cosechas consecutivas y la imposibilidad de recibir granos de ultramar tras la desaparición de la flota holandesa había dejado a la colonia en una posición crítica. Janssens solo tenía grano para alimentar dos días a los dos mil hombres en armas y a la población civil, tras lo que debería rendirse.

Janssens había recibido el primer aviso de la expedición recién el 25 de diciembre, cuando un buque estadounidense le había informado de la salida de Madeira de la expedición de Baird, y ese aviso era inexacto, ya que se suponía que el destino eran las Indias Occidentales. Sólo el 3 de enero se tuvo confirmación del avistamiento de un bergantín inglés en observación de la costa, un día antes del arribo de los 59 navíos de la escuadra.

Janssens aguardó la aproximación británica: consideraba que la *"victoria podía ser considerada imposible de alcanzar, pero el honor de la patria exigía luchar"*. Janssens había desplegado sobre su flanco izquierdo (que se apoyaba en la colina de Kleinberg) algunas unidades de rifleros bóeres montados y 2 piezas de artillería, pero el grueso de sus tropas formaban en el valle (*Blaauwberg Veld*). Había dispuesto sus fuerzas en una línea delgada: a la izquierda la *Burgher Cavalry* y los hotentotes, en el centro el *Waldeck*, los marinos franceses y el grueso de la artillería, y en el flanco derecho las tropas regulares neerlandesas: el 22.º de infantería, el 9.º de cazadores y los dragones en el extremo derecho, con dos piezas de artillería.

Las fuerzas atacantes estaban compuestas de los regimientos 24.º, 59.º, 71.º, 72.º, 83.º y 93° de infantería y el 20.º de Dragones Ligeros, cerca de 4500 hombres, con dos howitzers (obuses) y seis piezas ligeras de artillería de campaña operadas por 358 artilleros, algunas fuerzas del Cuerpo de Ingenieros y reclutas de la Compañía de las Indias Orientales, en total cerca de 5400 hombres.

Regimiento 72.º.

A las 4 de la mañana del día 8 se inició el avance británico desde Lospard sobre Blaauwberg. El ala izquierda de la segunda brigada compuesta por los regimientos de Highlanders (71.º, 72.º y 93°) al mando del general Ferguson, se desplegó en vanguardia en la cima de la colina y formaron en escalón, 200 yardas adelantados al resto de las fuerzas. La primera brigada (regimientos 24.º, 59.º y 83.º) al mando del teniente coronel Joseph Baird (hermano del comandante de la expedición) por la ausencia de Beresford, quien continuaba en Saldanha, se desplegaba sobre el flanco derecho guardando el desfiladero de las montañas en previsión de un ataque. Baird inició la acción sobre ese flanco, enviando a la compañía de granaderos del 24.º contra un cuerpo de rifleros montados, que consiguieron dispersar, aunque sufriendo fuertes bajas.

Los mercenarios del *Waldeck* había sido contactados por uno de los agentes británicos en el territorio: al primer cañonazo, que cayó cerca de su flanco derecho, el batallón *Waldeck*, que ocupaba el centro de la línea holandesa, se retiró del combate. A su derecha los franceses se mantuvieron firmes pero una división de tropas regulares neerlandesas, parte del regimiento n.º 22 de línea, se vio envuelta en el pánico causado por la deserción. Pronto, ante la evidente superioridad del adversario, huyeron también algunas de las fuerzas hotentotes, formadas a la izquierda del *Waldeck* por lo que las tropas regulares de Janssens que mantuvieron el combate se redujeron a menos de 800 hombres de fuerzas regulares, consistentes en 160 artilleros con 16 piezas,[6] un batallón de cazadores, algunos dragones y una de las alas del 22.º de línea, y las irregulares a 224 granjeros bóeres, 240 marinos franceses y 350 auxiliares malayos y hotentotes, una fuerza total de 1600 hombres.

Después de un sostenido intercambio de disparos, una carga a bayoneta de la segunda brigada (los tres regimientos de highlanders) al mando del general Ferguson rompió la línea y obligó a retirarse a los defensores, que pudieron hacerlo en orden cubiertos por los mosquetes de pequeños

destacamentos irregulares bóeres hacia *Reit Vlei*, en el área de Tygerberg, posición hacia la que Janssens había ya enviado al ayudante general Rancke y al coronel Henry para reagrupar las tropas.

Las pérdidas neerlandesas ascendieron a 337 hombres entre muertos y heridos,[7] mientras que las británicas fueron de 15 muertos, 189 heridos y 8 desaparecidos. Entre los muertos se encontraba el capitán Andrew Foster del 24.º y malherido el capitán Alexander McPherson, del 59.º. Fueron también heridos los tenientes coronel Campbell y Grant del 71.º. La mayor parte de las bajas se dieron entre los *Highlanders* que enfrentaron el centro y la artillería, ligera pero eficaz. La brigada francesa luchó valientemente y fue una de las que más sufrió: sólo sobrevivieron 130 de sus 240 integrantes, el 32 % de las bajas de los defensores.

La infantería de marina desembarcada a retaguardia del ejército ya en retirada en vez de flanquear por las salinas a la derecha y caer sobre las desordenadas columnas, agotadas por una marcha forzada de varias millas con la arena por las rodillas, se limitó a cañonear una posición ya abandonada por los holandeses.

Reunidas las fuerzas invasoras, descansaron hasta la tarde, incapaces de proseguir hacia *Reit Vlei*. Janssens prosiguió rápidamente la retirada hacia el paso de las montañas *Hottentot-Holland* (Paso de Sir Lowry), que conduce al distrito *Zwellendam*, a 50 kilómetros del Cabo, con la intención de cortar las provisiones a Ciudad del Cabo y promover la insurrección de las tribus nativas.

Caída del Cabo

El 9 de enero, Baird avanzó hacia el Cabo, tomó el fuerte Knocke y varias posiciones en las afueras de la ciudad y al mediodía acampó en las riberas del río Salado, a 3 millas de la capital, en espera del tren de artillería. Mandó entretanto una intimación para la inmediata rendición. La demora en la respuesta hizo que Baird pusiera sus tropas en movimiento para el asalto, pero a las 2 Prophollow aceptó los términos y la ciudad capituló el día 10 a las 4 de la tarde, firmándose el tratado preliminar en una vivienda rural (*"cottage"*) de la localidad de Papendorp (actualmente un suburbio de Woodstock) por lo que se conoción como *Treaty Cottage*. La capitulación de 10 artículos fue ratificada el día 12 y los británicos tomaron posesión de Ciudad del Cabo y sus dependencias, incluyendo las baterías que montaban 113 piezas de bronce y 343 piezas de hierro.

Muchos de los granjeros bóeres urgían a Janssens a marchar a través del *Swellendam* al río *Zwartkops* para reclutar voluntarios de la frontera, pero Janssens decidió licenciarlos e instarlos a regresar a sus granjas. Por un lado, contaba sólo con 500 hombres, y por otro los exploradores le habían informado que las tropas británicas habían tomado *Stellenbosch*, *Paarl*, *Tulbagh Kloof* y *Wynberg*, amenazaban con la confiscación de las propiedades de aquellos que se mantuvieran en armas y planeaban enviar al 83.º a *Bahía Mossel* para que avanzando al paso *Attaqua* cortara la retirada holandesa.

La brigada de highlanders al mando de Beresford, acompañada de Thomas Tennant, poblador de la Colonia y amigo de Janssens, continuó el avance sobre los holandeses. El 11 Janssens recibió una intimación de Baird, en la que, tras reconocer la honorable resistencia ofrecida, le solicitaba deponer las armas para evitar la devastación del territorio y ofrecía no considerarlas prisioneras de guerra y trasladarlas a Holanda.

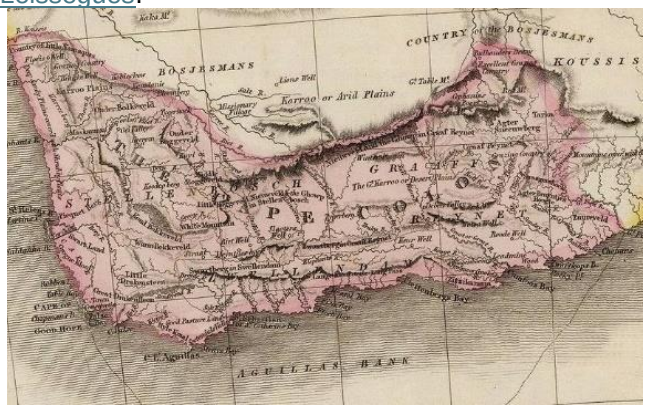
Tras intentar vanamente alterar los términos, ya rodeado, el 18 de enero de 1806 Janssens se rindió ante Beresford. Tres días después las tropas neerlandesas marcharon a *Bahía Simon* y entregaron sus equipos, reteniendo los oficiales sus espadas y caballos. La capitulación fue ratificada el 24 de enero en el Cabo. El 6 de marzo siete navíos encabezados por el *Bellona* dejaron *Table Bay* transportando al último gobernador holandés del Cabo, sus 94 oficiales y 573 hombres, entre ellos 31 funcionarios civiles, así como 106 mujeres y chicos. El 7 de abril llegó el despacho de Baird a Lord Castlereagh del 26 de enero informando que el Cabo había vuelto a manos británicas.

Acciones posteriores

Como la bandera holandesa se dejó flamear en las baterías y buques durante mucho tiempo, numerosos buques de bandera neutral, pero propiedad francesa arribaron al Cabo y fueron capturados. El 4 de marzo la fragata *Volontaire* (46 cañones, capitán Brittell) de la flota del almirante Jean Baptiste Philibert Willeaumez, fue atraída a la bahía por esta estratagema y capturada. A bordo iban 217 prisioneros del regimiento de la Reina y del 54.º.

Los británicos capturaron también el bergantín *Rolla* donde interceptaron correspondencia del almirante Charles Alexandre Leon Du Rand, conde de Linois, dirigida al Ministerio de Marina en París y a Jenssens, donde comunicaba que tenía previsto visitar la colonia en el curso de ese mes.

Un teniente de la *Volontaire*, Steitz, hamburgués, antiguo conocido de Sir Home Popham y descontento con la armada holandesa, le informó por otra parte de la partida de dos flotas francesas del puerto de Brest el 14 de diciembre de 1805, cada una de seis navíos y naves menores al mando de los almirantes Willeaumez y Corentin de Leissègues.



Colonia del Cabo (1809).

Al apresar la *Volontaire* se supo de la derrota de Rusia en la batalla de Austerlitz (2 de diciembre de 1805), la de Austria en la batalla de Ulm (16–19 de octubre de 1805) y la captura de Viena por Napoleón, con lo que las causas que impidieran la campaña en Sudamérica habían desaparecido al desaparecer la coalición. Por añadidura, cerca de un mes después de la captura de la colonia se habían tenido noticias de la victoria de Nelson en Trafalgar (21 de octubre de 1805) y la consiguiente destrucción de las armadas de Francia y España. Como Popham afirmó en su juicio, él *"sabía que era el objetivo favorito de Pitt y conocía las causas por las que se había suspendido"* y consideraba que el rápido cambio de situación en Europa era el único motivo por el que no había recibido órdenes de retomar el proyecto, ignorando que Pitt había fallecido el 23 de enero de 1806.

Sin embargo, el primer objetivo era asegurar la colonia conquistada. La presencia de la nave exploradora de la primera división hacía previsible que su destino fuera también el Cabo, pese a la presunción de Steitz quien suponía que Willeaumez repostaría en Brasil y seguiría hacia las Antillas. Los británicos hicieron preparativos para recibir a los franceses anclando la escuadra en la bahía y fortificando las defensas en tierra con cañones adicionales, mientras Popham atendiendo a Steitz alertaba a Lord Cochrane en Barbados.

Al transcurrir las siguientes semanas sin que apareciera la flota, *"sabiendo su incapacidad para estar en el mar tanto tiempo sin provisiones y su terror a refugiarse en cualquier puerto para procurarlas se tuvo por cierto que habían desistido de su objetivo"* y teniendo en cuenta la inminencia del invierno, no se justificaba ya la permanencia de la flota en *Table Bay*. Había llegado el momento de que Popham retomara su proyecto principal.

La información brindada por dos tripulantes del *Diadem* que habían vivido en Buenos Aires y del capitán americano Thomas Wayne, dedicado al tráfico de esclavos y amigo de su antiguo socio y acreedor Guillermo Pío White, afincado en Buenos Aires y de quien era portador de una carta con contenido secreto, coincidía en la débil capacidad defensiva de Buenos Aires y Montevideo, y ayudó a convencer a Baird de apoyar la campaña, la cual, tras un éxito inicial, terminaría en la rendición de las fuerzas británicas y en la capitulación de la segunda expedición en 1807.

Colonia británica

Tras la paz, el 13 de agosto de 1814 una convención entre los embajadores de Holanda y Gran Bretaña establecieron que las posesiones neerlandesas capturadas en la guerra serían devueltas, exceptuando El Cabo, Esequibo-Demerara y Berbice.

Por esas posesiones, Londres pagaría una compensación de 6000000 de libras, garantizando en lo que respecta al Cabo, que el puerto permanecería abierto a los buques holandeses con derechos similares a los de bandera británica.

La posesión de la colonia del Cabo de Buena Esperanza fue formalmente ratificada por el Congreso de Viena en 1815.

1806 – 1807. INVASIONES INGLESAS[163]

Las **invasiones inglesas** fueron dos expediciones militares fracasadas —aunque técnicamente fue solo una— que el Imperio británico emprendió en 1806 y 1807 contra el virreinato del Río de la Plata, perteneciente a la Corona española, con el objetivo de anexarlo. Ocurrieron en el marco de la guerra anglo-española (1804-1809), undécima guerra anglo-española.

Ambos intentos fallidos significaron la incorporación de la región a las guerras napoleónicas, conflicto que enfrentó a las dos potencias dominantes de la época, el Reino Unido y Francia. La guerra en Europa otorgaba a los vastos territorios de Hispanoamérica un papel estratégico y económico de gran importancia para el Reino Unido, que había perdido sus 13 colonias que declararon su independencia en julio de 1776. Inglaterra se hallaba por entonces en plena revolución industrial pero la independencia norteamericana había reducido sustancialmente su mercado. Por eso ante la decadencia del Imperio español, degradado por la casa de los Borbones, emprendió la ocupación del virreinato del Río de la Plata que carecía de una fuerza militar profesional para su defensa. Esto hizo que subestimasen la resistencia que podría oponer Buenos Aires, capital del Virreinato.

Antecedentes

Los territorios españoles de la cuenca del Plata sufrieron, desde su conquista y colonización, el asedio constante de los indígenas y la amenaza permanente del proceso de expansión de los portugueses desde el Brasil que intentaron vanamente alcanzar las inmensas riquezas de plata y oro del Alto Perú por vía fluvial desde el océano Atlántico Sur, en un período dominado por la política económica mercantilista, en que la importancia de la tierra residía, mayoritariamente, en la existencia de minerales preciosos y en su posibilidad de explotación económica.

No fue hasta la fundación de Colonia del Sacramento, en 1680, que el Río de la Plata cobraría real importancia estratégica para la economía y la política internacionales.

El Tratado de Utrecht, del 11 de abril de 1713, puso fin a la Guerra de Sucesión Española que se había desatado en 1702 tras la muerte del rey Carlos II, último representante de la dinastía Habsburgo o de Austria. La casa de Borbón, de origen francés, fue la sucesora de la Corona española, emprendiendo las denominadas reformas borbónicas.

Bandera del 1.º batallón del Regimiento n.º 71 Highlanders capturada durante la primera invasión inglesa en 1806 y exhibida al público como trofeo de guerra en el convento de Santo Domingo de la ciudad de Buenos Aires.

La serie de acuerdos firmados entre las potencias europeas había otorgado a Inglaterra la concesión del envío de un barco anual al dominio español de las Indias, llamado el *navío de permiso* y el asiento de negros, monopolio de treinta años para el tráfico de esclavos negros con estos territorios. La reina Ana transfirió estas concesiones a la Compañía del Mar del Sur (en inglés, The South Sea Company) por 7 500 000 libras para financiar la deuda que había dejado la guerra. La especulación económica que se generó alrededor del comercio con las colonias españolas en Sudamérica hizo que los títulos de la empresa se multiplicaran por nueve en el primer semestre de 1720. Esta burbuja económica, conocida como la *burbuja de los mares del Sur*, fue una de las crisis bursátiles más devastadoras de la historia del capitalismo.

Esta institución estableció uno de sus mercados más importantes en la barranca del Retiro, en Buenos Aires. Los buques que transportaban esclavos hacia el Plata permitían el intercambio ilegal de manufacturas por los productos primarios de la región: cuero, tasajo y sebo.

La primera expedición militar británica que llegó a la región lo hizo en el marco de la Guerra de los Siete Años. En enero de 1762 España se involucró definitivamente en este conflicto entrando en guerra con Inglaterra y Portugal. En octubre del mismo año, Pedro de Cevallos volvió a ocupar Colonia del Sacramento para España. Al año siguiente, en 1763, se produjo la fracasada Invasión

[163] https://es.wikipedia.org/wiki/Invasiones_inglesas

anglo-portuguesa al Río de la Plata, cuya flota compuesta por diez buques y más de mil hombres de Gran Bretaña y de Portugal fue vencida por las tropas de España al intentar retomar Colonia.

El Virreinato del Río de la Plata

La fundación del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, fue una medida de carácter estratégico militar con fuertes implicaciones económicas. Carlos III se vio presionado por el avance portugués sobre el Río de la Plata, las sucesivas expediciones británicas y francesas sobre las costas de la Patagonia y la necesidad de blanquear las operaciones ilegales en el puerto de Buenos Aires, alentadas por el monopolio comercial que el Virreinato del Perú, centro del poder español en América del Sur, otorgaba a su capital, Lima.

Mientras en toda América y Europa se esparcían las influyentes ideas relacionadas con la Independencia de los Estados Unidos, la Revolución francesa y las políticas liberales del gobierno del Reino Unido, España continuaba con su política tradicional en sus tierras. Dado que prácticamente carecía de factorías, era incapaz de absorber los productos procedentes del Nuevo Mundo, desfavoreciendo así al desarrollo económico de los virreinatos americanos. El principal interés estaba colocado sobre la extracción de metales preciosos, con los cuales la metrópoli financiaba sus guerras y alianzas. En cambio, Inglaterra transitaba el camino hacia la industrialización y, por tanto, crecía allí la demanda de productos primarios. Dadas las numerosas restricciones aduaneras que se imponían en los puertos sudamericanos y la inexistencia de actividad minera en la región del Plata, el contrabando se convirtió rápidamente en la base del comercio de una región cuya actividad económica principal era la ganadería.

La supresión del monopolio del tráfico de Indias en 1778, que había privilegiado hasta entonces a la Casa de Contratación de Indias de Sevilla y posteriormente Cádiz, por un lado intentó destruir por completo la plaza comercial portuguesa de Colonia del Sacramento, tras el resultado incierto de la ocupación española en el mismo año de su fundación. Por otro lado, si bien esta medida no logró contener el contrabando, fue un antecedente para el crecimiento económico de la capital virreinal: sólo entre 1800 y 1807, los ingresos del Cabildo se multiplicaron por catorce.

En 1797, por orden de Carlos IV, el virrey Antonio Olaguer Feliú autorizó el comercio con países neutrales debido a las dificultades en el intercambio con España a causa de las hostilidades crecientes en Europa y al importante dominio inglés de los mares. Esto ubicó al Río de la Plata en las rutas del comercio internacional, atrayendo numerosas naves estadounidenses e impulsando el aumento de la presencia británica en la economía porteña. De manera intermitente, el comercio con Gran Bretaña pasaba de la legalidad a la clandestinidad, de acuerdo a las relaciones cambiantes entre la península y aquella nación. Las autoridades virreinales en ocasiones fomentaron este tipo de actividad, en lugar de prevenirla, mediante funcionarios corruptos. Este comercio contribuyó al surgimiento de la élite de comerciantes porteños que pronto enviaron a sus hijos a estudiar a Europa, desde donde traerían las ideas revolucionarias.

Las Guerras Napoleónicas

Las guerras napoleónicas no solo repercutieron en Europa, sino que también tuvieron consecuencias en América y en la región del Plata. Desde los inicios de la Conquista de América, Inglaterra se había interesado en las riquezas de la región.

La Paz de Basilea, en 1795, puso fin a la guerra entre España y la Primera República francesa. En 1796, por el Tratado de San Ildefonso, España se alió con Francia, que estaba en guerra con Inglaterra, abriendo así la brecha que justificaría la actuación militar de Gran Bretaña, que buscaba obtener mayor influencia sobre las posesiones españolas.

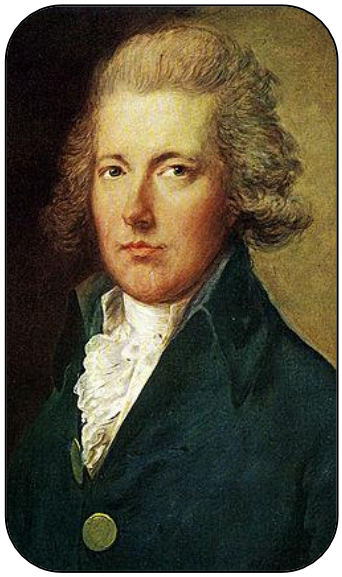
La llegada al poder de Napoleón Bonaparte en 1799 y su proclamación como emperador de Francia en 1804 alteró las relaciones internacionales y renovó la alianza española con Francia. La presión de Napoleón sobre Carlos IV de España vio como fruto la restitución de Manuel de Godoy en el poder, quien declaró en 1802 la guerra al reino de Portugal, principal aliado del Reino Unido en el continente.

La batalla de Trafalgar, en 1805, puso de manifiesto el fin de tres siglos de supremacía naval española a través de su armada, lugar que pasó a ocupar la flota británica. Asimismo, este resultado minó la capacidad de España para defender y mantener su imperio.

El bloqueo continental napoleónico

A comienzos del siglo XIX, el Reino Unido se encontraba en plena revolución industrial, lo que la convertía en la economía más productiva de toda Europa, posicionándose con fuerza como exportadora de productos manufacturados. Poco menos de la mitad de estos productos tenían como destino el mercado europeo continental.

Tras el rotundo fracaso militar que significó para Francia y España la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, Napoleón Bonaparte optó por la estrategia de la guerra económica contra Inglaterra y sus aliados.



William Pitt, primer ministro del Reino Unido.

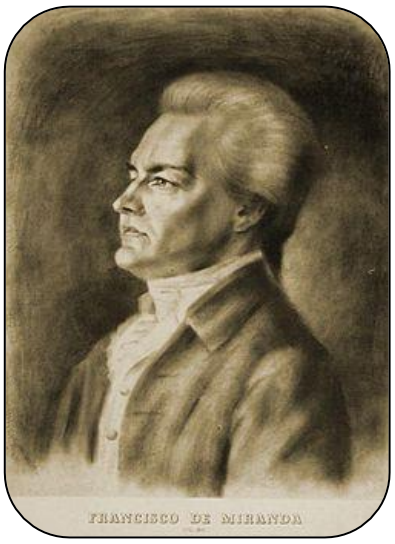
En noviembre de 1806, poco después de que Francia conquistara o se aliara con cada una de las potencias del continente, desde la península ibérica hasta Rusia, Napoleón promulgó el Decreto de Berlín, prohibiendo a sus aliados y a los países conquistados cualquier tipo de relación comercial con Gran Bretaña. Esta medida volvió a alentar las necesidades del Reino Unido de consolidar y asegurar sus intereses en el Nuevo Mundo.

Política británica relacionada con Sudamérica

En 1711, el gobernador de las islas Bermudas, John Pullen, envió una carta al ministro Robert Harley, conde de Oxford, diciéndole que «el Río de la Plata es el mejor lugar del mundo para formar una colonia inglesa».[22] A partir de entonces, una serie de planes de ocupar Buenos Aires y otras ciudades sudamericanas fueron propuestos, pero se vieron frustrados por diversas circunstancias.

La guerra del Asiento fue un conflicto bélico que duró de 1739 a 1748, en el que se enfrentaron las flotas y tropas del Reino de Gran Bretaña y del Reino de España principalmente en el área del Caribe.[23] A partir de 1742 la contienda se transformó en un episodio de la guerra de Sucesión Austriaca, cuyo resultado en el teatro americano finalizaría con la derrota inglesa y el retorno al *statu quo* previo a la guerra. La acción más significativa de la guerra fue el Sitio de Cartagena de Indias de 1741, en el que fue derrotada una flota británica de 195 naves y en torno a 30 000 hombres a manos de una guarnición española compuesta por unos 3000 hombres y 6 navíos de línea.

El fin de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, en 1783, tuvo un gran impacto en Gran Bretaña. En ese mismo año, William Pitt *el Joven* asumió como primer ministro del Reino Unido. Bajo su administración, que coincidió con los inicios de la revolución industrial, Pitt apuntó a la consolidación del comercio exterior y en lugar de buscar nuevas colonias procuró abrir nuevos mercados. Esta política se veía severamente perjudicada por las trabas que imponía España y las alianzas cambiantes entre las potencias europeas. Por lo tanto, la independencia de las colonias españolas en América pasó a ser un tema central de la administración de Pitt.



Francisco de Miranda, revolucionario venezolano.

En 1789 la guerra entre Gran Bretaña y España parecía inminente tras el incidente del Territorio de Nutca. El revolucionario venezolano Francisco de Miranda aprovechó la ocasión para presentarse ante Pitt con su propuesta para liberar la América hispana. Miranda soñaba con emancipar los territorios del Nuevo Mundo bajo dominio portugués y español y convertirlos en un gran imperio independiente gobernado por un descendiente de la Casa de los Incas. El plan presentado en Londres solicitaba la asistencia del Reino Unido y los Estados Unidos para ocupar militarmente las principales ciudades sudamericanas, asegurando que el pueblo recibiría a los británicos cordialmente y que se apresurarían a organizar gobiernos soberanos. A

cambio de esta ayuda, el Reino Unido obtendría los beneficios del intercambio comercial sin restricciones y el usufructo del istmo de Panamá, con el fin de construir un canal para el paso de navíos. Pitt aceptó la propuesta y comenzó a organizar la expedición.

La Convención de Nutca en 1790 puso fin a las hostilidades, con lo cual la misión fue cancelada. Según los términos de este tratado, el Reino Unido reconocía la soberanía hispana en los archipiélagos del Atlántico Sur próximos al continente americano a cambio de asentarse en la isla de Quadra y Vancouver. Así, los colonos británicos que se habían establecido hacía unos años en las islas Malvinas abandonaron el archipiélago.

En 1796 el gabinete de Pitt elaboró un nuevo plan de intervención en Sudamérica en respuesta a la decisión de España de aliarse a Francia. Pero la pérdida de Rusia y de Austria como aliados puso a Gran Bretaña en una situación más comprometida frente a los inminentes ataques de las flotas navales francesa, española y holandesa, por lo que el proyecto tuvo que ser nuevamente abandonado.

El 5 de octubre de 1804, cuatro buques británicos interceptaron en las proximidades de Cádiz a una flota española de cuatro fragatas cargadas con oro y plata del Alto Perú. El botín, evaluado en unos dos millones de libras, fue enviado a Londres. En este contexto, Pitt dio a conocer el plan de Miranda al comodoro Home Riggs Popham, quien se convertiría en un entusiasta del *asunto de Sudamérica*. El 14 de octubre siguiente, Popham y Miranda presentaron a Pitt un memorándum que contenía detalles específicos para liberar Sudamérica y del cual Popham se valdría en 1806 para solicitar tropas para atacar Buenos Aires.

Ante la indecisión de Pitt para autorizar un ataque al Río de la Plata, a mediados de 1805 Popham se alistó en una expedición que tenía como objetivo la captura del cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur de África. Pitt le ordenó abandonar el plan de conquista de América del Sur por el momento. Decepcionado por esta decisión en noviembre de 1805, Miranda viajó a Nueva York, con el objetivo de organizar una expedición para liberar a Venezuela con la cooperación de los Estados Unidos.

Primera invasión inglesa de Buenos Aires

Preparativos para la defensa

El 27 de junio de 1797, José de Bustamante y Guerra, por orden del virrey Pedro Melo de Portugal, informó sobre un plan para construir una flota de 25 lanchas cañoneras previendo una invasión inglesa al Río de la Plata y nombró a Santiago de Liniers como su futuro comandante. Estas pequeñas embarcaciones, fáciles de maniobrar y arrumbar, sin cubierta, propulsadas a remo y que llevaban un cañón u obús eran ideales para operar en el Río de la Plata con sus bancos, canales y escasa profundidad. El plan terminó finalmente en 1802 con la construcción de las naves y de un tinglado para protegerlas de la intemperie. Desde finales de 1797 comenzaron a llegar a Buenos Aires y Montevideo indios guaraníes, llamados “indios bogantes”, provenientes de La Candelaria, para ser utilizados como remeros en esas embarcaciones totalizando finalmente unos 263 individuos. Liniers se jactó de haber puesto a los indios en un “pie sobresaliente de disciplina y destreza”. Además del entrenamiento se les prestó alojamiento, alimentos, cuidado sanitario y un salario de 4 reales mensuales per cápita.

Rafael de Sobremonte, III marqués de Sobremonte y virrey del Río de la Plata.

Hacia fines de 1805 la posibilidad de una invasión inglesa ya recorría Buenos Aires. Esta capital sudamericana, con sus 45 000 habitantes, era uno de los puertos más prósperos del Nuevo Mundo. El virrey del Río de la Plata, Rafael de Sobremonte, III marqués de Sobremonte, había solicitado refuerzos militares a España en varias oportunidades. Los cuerpos militares del virreinato habían sufrido muchas bajas en los últimos tiempos, en particular, durante la sublevación indígena liderada por Túpac Amaru II. Sin embargo, la única respuesta que obtuvo fueron unos cuantos cañones y la sugerencia de armar al pueblo para la defensa. Pero el

virrey entendía que dar armas a los criollos, muchos de ellos influenciados por ideas revolucionarias, era una estrategia peligrosa para los intereses de la corona.

El jueves 2 de enero de 1806 arribó al puerto de Buenos Aires el bergantín mercante *Espíritu Santo*. Su capitán, Francisco Paula de Fernández fue interrogado por el alférez de fragata Juan María Navarro por orden de Santiago de Liniers. El capitán informó haber visto llegar una flota británica a Todos los Santos,Brasil.[27] Esta flota era una parte de la expedición de David Baird que se dirigía a la colonia holandesa de Cabo de Buena Esperanza. El 20 de abril, Gaspar de Santa Coloma escribía a Antonio Olaguer Feliú "Este río queda libre de enemigos. Hace tiempo, gracias a Dios que estamos libres del susto y sobresalto que nos causó el arribo a la Bahía de Todos los Santos de la expedición inglesa".

Sobremonte recibió esta noticia y siguiendo las medidas estipuladas por la corona, organizó las escasas tropas virreinales para la defensa del estratégico puerto de Montevideo, el cual poseía suficiente calado para permitir la entrada de buques de guerra, lo que lo convertía en la plaza militar más importante sobre el Río de la Plata. El gobernador de Montevideo convocó a los habitantes y a las milicias para organizar la defensa ante la posible invasión.

Liniers recibió la orden de armar una flota para resguardar las costas y asegurar la libre navegación entre Montevideo y Buenos Aires. A principios de abril, la fragata Reina Luisa, armada en corso con el nombre Dromedario, arribó a Montevideo. Su segundo comandante, Juan Bautista Azopardo, se ofreció a comandar una lancha obusera, la Invencible N.º 4, para realizar misiones de vigilancia costera. La tripulación se integró con parte de la del *Dromedario*.

Organización de la invasión

El 31 de agosto de 1805 zarpó la flota al mando del comodoro *sir* Home Riggs Popham rumbo al Cabo. Estaba compuesta por 61 transportes y 6 navíos de guerra: el *Diadem*, de 64 cañones; el *Raisonable*, de 64; el *Belliqueux*, de 64; el *Diomede*, de 50; las fragatas *Narcissus* y *Leda*, de 32; el «sloop» *Espoir* y el «brig» *Encounter*). Transportaba 6.360 hombres al mando del teniente general David Baird. En enero de 1806 se produjo la segunda conquista del Cabo de Buena Esperanza.

El 28 de marzo llegó al Cabo desde Buenos Aires el barco negrero estadounidense *Elizabeth*. El capitán informó que en Buenos Aires y Montevideo había provisiones en abundancia y que con pocas fuerzas podía tomar cualquiera de las dos ciudades.[31] El comodoro intentó persuadir a Baird para que le brindara su apoyo para tomar el Río de la Plata, valiéndose de varios argumentos y asegurando que recibirían el apoyo de la población local, pero el general no accedió.

Willam Carr Beresford, comandante de la primera Invasión Inglesa.

Baird debía favores a Popham. Gracias a su influencia había logrado que lo nombraran comandante de la expedición al Cabo. También sabía que la expedición a Buenos Aires, postergada por diversos motivos, tenía el visto bueno de Pitt y que Popham estaba decidido a realizarla aun sin ayuda del ejército. En caso de éxito, Baird quedaría fuera del reparto de las riquezas y, en caso de fracasar, lo podían hacer responsable por no haber ayudado. Pero lo que decidió su apoyo a Popham fue la posibilidad muy cierta de una gran presa depositada en Buenos Aires. Baird entregó a Beresford el mando de la fuerza expedicionaria y las instrucciones que debía obedecer: a) conquistar el Río de la Plata; b) en caso de fracaso volver al Cabo; c) delegaba en Beresford todo el tema "presas"; d) la información sobre las operaciones debía dirigirlas a Baird, al ministro de Guerra y al comandante en jefe en Londres; e) en caso de fuerte resistencia enemiga debía utilizar su "propio juicio" y no el de Popham; f) al ocupar Buenos Aires o Montevideo asumiría el cargo de gobernador y, g) durante el cumplimiento de su misión tendría el grado de mayor general (general de división). Este último punto afectó a Popham porque lo puso en inferioridad de condiciones en el reparto de las presas motivando su inmediata protesta ante el almirantazgo.

El 14 de abril, la flota británica cruzó el Atlántico en dirección al Río de la Plata. Baird nombró mayor general a William Carr Beresford para que liderase el ataque a Buenos Aires. La escuadra

llegó a Santa Elena el 29 de abril, Popham logró que el gobernador de la isla le prestara 280 soldados para su misión y envió una carta a Londres, dando a conocer los motivos por los cuales se dirigía a Sudamérica basando sus argumentos en el memorándum de 1804. Lo que Popham desconocía era que Pitt había muerto recientemente y que en su lugar había asumido William Wyndham Grenville, del partido opositor Whig.

En mayo, Popham envió a la fragata *HMS Leda* de 34 cañones de grueso calibre por delante de la escuadra para explorar el Río de la Plata. El 18 de mayo pasó frente a la fortaleza de Santa Teresa y fondeó en La Coronilla, a 4 km al sur. El comandante de la fortaleza, Rafael Guerra, temiendo un desembarco en esa zona, envió una patrulla de 21 hombres que apresaron sorpresivamente al segundo comandante de la fragata y cinco marineros que habían bajado a tierra. Luego de intercambiar disparos a larga distancia con la fortaleza, el capitán Honeyman de la fragata inglesa envió un parlamentario reclamando la devolución de los prisioneros y la autorización para proveerse de agua y leña. Guerra tomó prisionero al parlamentario y, luego de discusiones y un amague de desembarco el día 23, la fragata levó anclas y desapareció hacia el sur en la madrugada del día siguiente. El 28 de mayo, el gobernador de Montevideo envió un oficio a Sobremonte detallando lo ocurrido y las medidas tomadas.

La flota británica fue avistada frente al Cabo de Santa María (Uruguay) el 8 de junio y el 9 de junio, la vigía de Maldonado detectó la presencia de una escuadra de ocho buques navegando a esa altura. Esta noticia le llegó a Sobremonte el día 14. El día 13, sin dudar ya de que eran buques ingleses los avistados en Maldonado, el gobernador de Montevideo Pascual Rodríguez Huidobro ordenó al alférez de fragata José de la Peña, al mando del falucho Nuestra Señora del Carmen que saliera a localizar esos buques y el rumbo que seguían. Peña encontró cuatro buques: una fragata, una corbeta y dos bergantines, que rápidamente intentaron capturarlo, pero la mayor velocidad del falucho le permitió escapar y dirigirse a la Ensenada de Barragán en búsqueda de protección. En la tarde del día 22, Sobremonte recibió la alarmante noticia que habían arribado a ese puerto el falucho de Peña y en la cercanía los buques ingleses que lo habían venido persiguiendo. Inmediatamente ordenó al coronel Manuel Gutiérrez que saliera con 150 hombres para reforzar al destacamento que defendía esa posición. Después de ordenar a Peña que viniera a Buenos Aires para informar personalmente lo que había ocurrido envió al capitán de navío Santiago de Liniers como comandante militar provisorio de aquel punto estratégico hasta tanto su titular, el capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, arribara a Montevideo.

Ocupación inglesa de Buenos Aires

El 24 de junio Beresford amagó un desembarco en Ensenada, realizando maniobras frente a Punta Lara.

El 25 de junio una fuerza de 1806 hombres al mando de Beresford, entre ellos el Regimiento 71 de Highlanders, desembarcó en la Punta de Quilmes sin ser molestados. El mismo día se dispuso a enviar a esa zona al subinspector del ejército, coronel Pedro de Arce. Cuando al día siguiente avanzó el enemigo se rompió fuego, pero la carga de las tropas invasoras forzó a una retirada general de los defensores.

Sobremonte intentó una estrategia de defensa, armando a la población y apostando a sus hombres en la ribera norte del Riachuelo, confiando en poder atacar a los británicos de flanco. Pero el reparto de armas fue un caos, y las tropas no pudieron detener el rápido avance inglés, de modo que el virrey quedó fuera de la ciudad, sin posibilidad de intentar nada.

La rendición

El virrey abandonó la capital en la mañana del 27 de junio y se retiró a Córdoba junto con algunos centenares de milicianos que no tardaron en desertar: contrariamente a una persistente leyenda, no llevaba consigo los caudales, ya que los mismos habían sido evacuados dos días antes de acuerdo a un plan trazado el año anterior. Beresford demandó la entrega de los caudales del Estado y advirtió a los comerciantes porteños que en caso contrario retendría las embarcaciones de cabotaje capturadas e impondría contribuciones. El Cabildo no vaciló en enviar una comisión a Sobremonte rogándole entregara el tesoro a un destacamento inglés enviado en persecución de este. Este tesoro fue trasladado a Londres y paseado como trofeo de guerra, antes de ser depositado en un banco.

El 27 de junio las autoridades virreinales aceptaron la intimación de Beresford y entregaron Buenos Aires a los británicos. En la tarde de ese mismo día, las tropas británicas desfilaron por la Plaza Mayor (la actual Plaza de Mayo) y enarbolaron la bandera del Reino Unido, que permanecería allí por 46 días. El territorio bajo dominio británico fue rebautizado bajo el nombre de Nueva Arcadia, en alusión a la tierra pastoril griega de tanto peso en las fábulas neoclásicas. La ocupación era la excusa perfecta para establecer el dominio que el Reino Unido anhelaba sobre la región. Una de las primeras medidas que tomó Beresford fue decretar la libertad de comercio y la reducción de aranceles.

A principios de julio, el mayor general y gobernador Beresford dispuso que los que ocupaban cargos públicos, eclesiásticos y militares debían prestar juramento de fidelidad al rey Jorge III. El 7 de julio, a mediodía, convocados por el Cabildo, todas las corporaciones se reunieron en el Fuerte para tal fin con la excepción de la Real Audiencia y el Tribunal de Cuentas. En sus Memorias, Belgrano comentó que, pese al acuerdo previo con los miembros del Consulado de no prestar ese juramento, ese día lo hicieron motivados "por sus intereses". Aduciendo enfermedad Belgrano pidió licencia y salió de Buenos Aires "casi como fugado". Tenía permiso para jurar después de superar su enfermedad. También juraron varios militares que bien podían no haberlo hecho saliendo de Buenos Aires o no ingresando a ella: el teniente coronel Gutiérrez con 400 hombres, el capitán Rameri con 100 blandengues, etc. Adicionalmente Beresford anunció el 10 de julio que los vecinos destacados de la ciudad podían prestar voluntariamente el juramento de lealtad habilitando para ello un libro y una oficina a cargo del capitán Gillespie. Cincuenta y ocho personas firmaron el libro que para "alivio de algunos e intriga de muchos" no pudo hallarse a posteriori. Según Gillespie, tres de los miembros de la Junta del 25 de mayo figuraban en el libro. Juan Martín de Pueyrredón, en nombre del Cabildo, intervino para que Beresford aclarara expresamente que la situación de los esclavos no se modificaba y Castelli tuvo varias conversaciones con el gobernador relacionadas con el posible apoyo inglés para lograr una mayor autonomía. Cómo recuerdo de estas conversaciones Beresford obsequió a Castelli un juego de loza del Cabo.[32] De todas maneras, la actitud general de las elites fue de cautela debido a que en caso de un tratado de paz entre Inglaterra y la Corona española los colaboracionistas quedarían en mala posición.

El 14 de julio, Sobremonte declaró a Córdoba la capital provisoria del virreinato. Asimismo, instó a que se desobedecieran todas las órdenes provenientes de Buenos Aires mientras durara la ocupación. Se dedicó a organizar un ejército con el que reconquistar la capital, pero la tarea tropezó con toda clase de dificultades, y sólo dos meses más tarde estuvo listo.

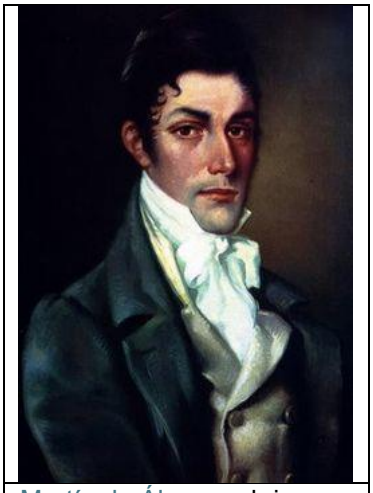
Al darse cuenta de que los ocupantes no tenían otros planes, sino convertir al Plata en una colonia británica, los porteños comenzaron a agruparse para preparar una rebelión.

La Reconquista de Buenos Aires

Ante la inmovilidad de las autoridades virreinales, los vecinos de la ciudad, criollos y españoles por igual comenzaron a armarse para defenderse por sus propias manos. Se organizaron varios grupos clandestinos que planeaban atacar el fuerte, residencia temporal de Beresford, con explosivos caseros. Estos movimientos tuvieron el apoyo de los monopolistas como el rico y poderoso comerciante español Martín de Álzaga, que se veían severamente perjudicados con el libre comercio decretado por el representante de Jorge III de Inglaterra (y que fuera aprobado por este soberano cuando los británicos ya no gobernaban el Río de la Plata).

A fines de julio partieron unos 450 hombres comandados por José Ignacio Garmendia y Alurralde desde Tucumán. Al llegar a Santiago del Estero, recibieron una comunicación del virrey pidiendo que una compañía fuera a marcha forzada para llegar cuanto antes a Buenos Aires. Salvador Alberdi, a cargo de unos doscientos hombres, fue el encargado de hacerlo.

El 1 de agosto, una guerrilla amparada por Martín de Álzaga en los Caseríos de Perdriel, fuera del casco urbano (la actual Chacra Pueyrredón, en el partido de General San Martín),[33] dirigida por



Martín de Álzaga, el rico comerciante español de notoria actuación durante las invasiones inglesas.

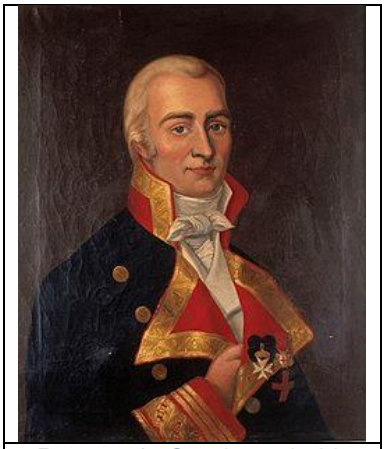
Juan Martín de Pueyrredón, fue derrotada por una fuerza inglesa de 550 hombres. Pero la mayor parte de las tropas quedaron intactas para reconquistar la ciudad.

Antes de que los rebeldes porteños pudieran llevar a cabo su plan, nuevas tropas arribaron a Buenos Aires: estaban comandadas por Liniers, que había abandonado su posición en Ensenada y cruzado el Plata para organizar las tropas para la reconquista. Desde Montevideo, y con la ayuda de Pascual Ruiz Huidobro, gobernador de esa ciudad, el francés organizó un ejército que partió el 23 de julio para Colonia y el 3 de agosto fue embarcado en una flota de 23 naves hacia Buenos Aires para iniciar la Reconquista.

Cruzó el Río de la Plata aprovechando una sudestada, tempestad que dejó inmóviles a los buques británicos y en medio de la niebla. Avanzando desde el Puerto de las Conchas, en Tigre, se sumaron a este ejército miles de hombres entusiasmados.

.

El 12 de agosto, Liniers avanzó sobre la ciudad desatando una batalla campal en distintas calles de Buenos Aires, hasta acorralar a los británicos en el Fuerte de la ciudad. Primero fue tomada la iglesia de la Merced, ubicada a pocos metros de la plaza Mayor, y desde el atrio del templo se lanzó la ofensiva al Fuerte. También salieron a la calle centenares de voluntarios organizados y entrenados por Álzaga. Cerca de doscientos prisioneros ingleses fueron custodiados y llevados por las tropas de Garmendia hasta la ciudad de Tucumán, que debía encargarse de alojar, alimentar y custodiar.



Retrato de Santiago de Liniers, héroe de la Reconquista de Buenos Aires

Beresford se rindió y firmó la capitulación el 20 de agosto, en la que se acordaba el intercambio de prisioneros entre ambos bandos. Temiendo un segundo ataque, el Cabildo de Buenos Aires presionó para que los prisioneros británicos fueran enviados al interior, anulando así los términos de la rendición.

Retomada la ciudad, la Real Audiencia de Buenos Aires asumió el gobierno civil y decidió entregar la Capitanía General a Liniers. Asimismo, la Corona española le agregó el título "La muy fiel y reconquistadora" a la ciudad de Montevideo y en el escudo de dicha ciudad se agregaron banderas británicas caídas, indicando la derrota de los británicos frente a Montevideo.

Popham fue juzgado por una corte marcial británica por haber abandonado su misión en cabo de Buena Esperanza, pero su castigo se limitó a ser «severamente amonestado». La ciudad de Londres le otorgaría luego una espada de honor por sus esfuerzos por «abrir nuevos mercados»; la sentencia nunca llegó a afectarlo.

Creación de las milicias urbanas

Tras la capitulación de Beresford y ante la posibilidad de una nueva invasión, Liniers emitió el 6 de septiembre de 1806 un documento instando al pueblo a organizarse en cuerpos separados según arma y origen de nacimiento. Este documento contenía una proclama acerca de la creación de diversos cuerpos urbanos, y una segunda orden de convocatoria fue emitida el 9 de septiembre. La mayor parte de los hombres adultos se enlistó como miliciano de alguno de los diferentes cuerpos y regimientos que se organizaron. El comandante general de Armas logró agrupar una fuerza popular a la que se le sumaban las tropas veteranas, de menor tamaño, formando un ejército de infantería, caballería y artilleros:

(...) Vengan, pues, los invencibles cántabros, los intrépidos catalanes, los valientes asturianos y gallegos, los temibles castellanos, andaluces y aragoneses; en una palabra, todos los que llamándose españoles se han hecho dignos de tan glorioso nombre. Vengan, y unidos al esforzado, fiel e inmortal americano, y a los demás habitadores de este suelo, desafiaremos a esas aguerridas huestes enemigas que, no contentas con causar la desolación de las ciudades y los campos del mundo antiguo, amenazan envidiosas invadir las tranquilas y apacibles costas de nuestra feliz América.

Infantería

- Cuerpo de Patricios o Legión Patricia, con tres batallones formados por los nacidos en Buenos Aires, al mando de Cornelio de Saavedra, y que contaba con Manuel Belgrano como sargento mayor y Esteban Romero y José Domingo Urien como jefes de batallón.
- *Cuerpo de Arribeños*, comandado por Juan Pío de Gana y formado por peones provenientes de las provincias del interior; entre sus oficiales se hallaba Juan Bautista Bustos.
- Compañía de Granaderos de Infantería o Provinciales, cuerpo colonial posteriormente denominado Granaderos de Fernando VII, dirigidos por Florencio Terrada.
- Tercio de Montañeses, originarios de Cantabria (La Montaña), luego de su creación al mando de José de la Oyuela y posteriormente durante la segunda Invasión Inglesa y acciones posteriores del coronel Pedro Andrés García.[34]
- Tercio de Vizcaínos o de Cántabros de la Amistad, formado por asturianos, vizcaínos y castellanos.
- Compañía de Cazadores Correntinos, bajo el mando de Juan José Fernández Blanco.
- Tercio de Gallegos o de Voluntarios Urbanos de Galicia.
- Tercio de Andaluces
- Tercio de Miñones Catalanes
- Cuerpo de Indios, Pardos y Morenos.
- Regimientos del Paraguay: unos 690 hombres al mando de Bernardo de Velasco.[356]

Caballería

- Primer Escuadrón de Húsares, cuyo nombre oficial era *Húsares del Rey*, pero más comúnmente conocido como *Húsares de Pueyrredón*, en honor a su afamado comandante Juan Martín de Pueyrredón.
- Segundo Escuadrón de Húsares, conocidos popularmente como *Húsares Infernales* o *Húsares de Vivas*, en honor a su primer jefe Lucas Vivas.
- Tercer Escuadrón de Húsares o *Húsares de Núñez*, por su comandante Pedro Ramón Núñez, también llamados *Húsares Infernales*, al igual que al segundo escuadrón.
- Cuarto Escuadrón de Húsares o *Carabineros de Herrera*, por haber sido su primer jefe Diego de Herrera. Su denominación más comúnmente difundida (pese a haber sido organizados originalmente como Cuarto Escuadrón) es la de *Cazadores de la Reina*.
- Quinto Escuadrón de Caballería Ligera, denominado *Carabineros de Carlos IV*, cuerpo de caballería al mando de Lucas Fernández.

Juan Martín de Pueyrredón, líder del Primer Escuadrón de Húsares durante las Invasiones Inglesas.

- Sexto Escuadrón de Caballería Ligera, o más comúnmente denominados *Migueletes de Castex*, organizados por el abogado de la Real Audiencia Alejo Castex.
- Escuadrón de Quinteros y Labradores.
- Regimiento de Caballería de Blandengues de la Frontera, cuerpos de caballería para la defensa de las fronteras interiores asediadas por los indígenas.

Artillería

- Cuerpo de *Voluntarios Patriotas de la Unión*.
- *Compañía de Artillería de Indios, Pardos y Morenos*, formada por indios y exesclavos.

Bloqueo británico a los puertos del Río de la Plata

Tras la capitulación de Beresford la flota británica continuó en el Río de la Plata a la espera de los refuerzos que había solicitado a Inglaterra.

El comodoro Popham mantenía bloqueados los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Maldonado, y por tal motivo, Liniers emitió una patente de corso a favor de Juan Bautista Azopardo, quien alistó la goleta *Mosca de Buenos Aires*. Esta patente le permitía ejercer el corso en el área del Río de la Plata a la vez que tenía encomendada la vigilancia de la escuadra enemiga y la notificación de cualquier desembarco.

En una de las salidas de la *Mosca*, el bergantín *HMS Protector* y una goleta británica, no identificada a la fecha, entablaron combate con la nave corsaria. Dada la inferioridad de fuego, Azopardo decidió fijar rumbo a la costa sur del río con dirección a Quilmes, donde quedó varado intentando salvar el navío. Los británicos aprovecharon la oportunidad para asaltar al corsario desembarcando cuatro embarcaciones livianas que izaron *Bandera Negra*. La primera barca fue capturada con un oficial y cinco marineros, mientras que las tres restantes regresaron a los buques, que estaban fondeados fuera del alcance de los cañones de la *Mosca*. Azopardo organizó en tierra una posición defensiva ante un posible contragolpe británico. Cuando volvió la crecida, volvieron a balizas. Los prisioneros fueron remitidos a Buenos Aires y las bajas totales del navío corsario computaron tres marinos.

Apoyo del Virreinato del Perú

En su viaje para hacerse cargo del virreinato del Perú, por razones de seguridad, José Fernando de Abascal desembarcó en la isla Santa Catarina y desde allí viajó por tierra hacia el Perú. En ese largo recorrido observó no solamente las fuerzas portuguesas sino el estado de las defensas del Río de la Plata. En su Memoria de Gobierno, escrita años después, menciona que había intentado "persuadir" distintas mejoras al gobernante de Montevideo y al virrey Sobremonte pero que por la "celeridad" de su paso no tuvo tiempo para "mayores ideas" ni "podía tener más parte que el influjo" y su "buen deseo". De hecho, sus observaciones no constituyeron ninguna novedad.[3738]

Abascal se enteró de la invasión inglesa a Buenos Aires a través del intendente de La Paz e inmediatamente envió, el 15 de agosto de 1806, un oficio al presidente de Charcas y circulares a las autoridades de cada distrito comunicando la noticia y las precauciones que había que tomar, especialmente en Chiloé, que –por su posición geográfica– podría servir al enemigo de base de operaciones para una futura conquista.

En un oficio fechado el 22 de agosto, Abascal sugería a Sobremonte la idea de reunir fuerzas provenientes de Paraguay, Salta, Santiago del Estero, Mendoza, Tucumán, Santa Fe y Corrientes para recuperar Buenos Aires. En esa fecha, Abascal desconocía: a) que el 1° de julio, o sea 52 días antes, Sobremonte ya había comunicado a los gobernantes de las intendencias su plan de reunir tropas del interior para recuperar Buenos Aires y, b) que Buenos Aires ya había sido recuperada 10 días antes, el 12 de agosto. Recién el 27 de septiembre de 1806, Abascal, en un oficio a Sobremonte, comunicaba que había recibido por correo extraordinario la noticia de la reconquista de Buenos Aires.

También cabe señalar que un contingente de peruanos acudieron por su propia cuenta a Buenos Aires y Montevideo a luchar contra los ingleses, como Pedro Vivanco, Fernando Orozco, Ramón Quispe, Joaquín de Caso, Manuel Clemente, entre otros.

En una carta fechada el 12 de septiembre de 1806, dirigida a Sobremonte, Abascal comunicó su intención de trasladarse a Chile y atravesar la cordillera cuando la nieve lo permitiera. En caso de no poder hacerlo, enviaría en su lugar un "jefe de carácter, inteligencia y energía". Por otro lado, requirió información sobre qué era lo más necesario y estar al tanto de lo que sucedía para poder calcular "mis providencias con datos más seguros". Anunció que, con igual fecha, salía una orden al presidente de Chile para que tuviera todo preparado para reforzar la expedición de auxilio. También mencionó al gobernador de Misiones y Paraguay, Bernardo de Velasco, como un "oficial de conocimientos militares, actividad y espíritu" a quien Sobremonte podría pedir ayuda.

Abascal, en carta del 7 de enero de 1807 dirigida al virrey de Buenos Aires (sic), puso en su conocimiento que, habiendo reconsiderado que parecían un "corto auxilio" los cien mil pesos que había mandado en diciembre de 1806 para solventar los costos de la guerra y el bloqueo de Montevideo, había resuelto reforzar esa remesa con doscientos mil pesos más que saldrían inmediatamente de las intendencias de Arequipa (setenta mil), Puno (setenta mil) y Cuzco (sesenta mil).

"[...] por la de Chile remití 1800 quintales de pólvora, 200 000 cartuchos de fusil, 200 quintales de balas de plomo para ídem, otros 200 dichos en pasto y 3 000 espadas de caballería, cuyas remesas, calculadas por valor de ciento veinte y un mil pesos, unidos a los 50 000 de la expedición y los

300 000 librados contra las referidas Cajas, ascienden en todos los auxilios hasta a aquella fecha a 470 000, que pudieron llegar con felicidad y emplearse últimamente en la gloriosa defensa de la capital de Buenos Aires".

Los pedidos de armas y especialmente pólvora al virreinato del Perú habían comenzado al inicio de la guerra anglo-española, en 1796. En Lima existía una fábrica de pólvora con una capacidad de producción de 20 quintales diarios. En 1798, en Cuzco, se puso en marcha otra con igual capacidad. A pedido del virrey Avilés, el 16 de septiembre de 1797 partió del Callao una partida de 500 quintales o barriles de pólvora rumbo a Valparaíso. Desde allí, en la segunda quincena de diciembre, siete partidas de arrieros los cruzaron por la cordillera, a lomo de mula, rumbo a Mendoza. En ese lugar se contrató al tropero Melchor Videla que, con 31 carretas y una tarifa especial, llegó a Buenos Aires a fines de febrero de 1798. El tiempo total insumido entre Lima y Buenos Aires fue de 162 días. No fue casualidad que en 1806 el comandante de armas Faustino Ansay contratara al mismo tropero para llevar a Buenos Aires, en tiempo récord, una partida de 300 barriles de pólvora existentes en Mendoza.

Invasión a la Banda Oriental

En julio de 1806, el almirante Charles Stirling, que había participado de la batalla del Cabo Finisterre, fue designado comandante del navío *HMS Sampson* con la orden de transportar las tropas del general Samuel Auchmuty a Buenos Aires para brindar soporte a Popham. Recién el 22 de septiembre, el gobierno británico resolvió por primera vez la conquista de Montevideo y de Buenos Aires. Pocos días después, arribó a Londres el botín obtenido durante la primera invasión, que fue paseado en carretas por la ciudad y festejado por sus habitantes.

Mientras tanto, Popham merodeaba las costas del Plata en espera de refuerzos. Finalmente, en el mes de octubre, llegaron al comando del teniente coronel Backhome los 1400 hombres del regimiento 47 de infantería, provenientes del cabo de Buena Esperanza. Tras un leve bombardeo a Montevideo, Popham decidió atacar Maldonado. Esta población contaba con escasas fortificaciones y tan sólo unos 250 hombres, destinados al resguardo de lo que por entonces era la frontera entre los dominios españoles y portugueses. El 29 de octubre, los británicos desembarcaron en Maldonado y en la isla Gorriti y al cabo de tres días tomaron control de ambos enclaves. Los soldados españoles que resistieron este ataque fueron apresados y recluidos en la isla de Lobos. Mientras tanto, los británicos saquearon Maldonado y apresaron a sus habitantes. El coronel Vasall fue nombrado gobernador, quien liberó a la población cautiva y devolvió al pueblo algunos de los objetos robados durante el saqueo inicial. Las tropas británicas tuvieron que enfrentar en varias oportunidades a las fuerzas enviadas desde la capital de la Banda Oriental.

La población de San Carlos, cercana a Maldonado, recibió el reconocimiento del rey Fernando VII por su acción de resistencia a los embates británicos, y la nombró "la muy fiel y Reconquistadora villa de San Carlos", título que luce como blasón en su escudo de armas.[42]

Artículo principal: *Sitio de Montevideo (1807)*

El 5 de enero de 1807, Auchmuty llegó al Río de la Plata con una expedición oficial de 4300 hombres. Por entonces, Sobremonte había llegado a Montevideo con una fuerza de caballería de 2500 cordobeses. Sin embargo, el Cabildo de esta ciudad impidió la entrada del virrey y puso la defensa en manos de Ruiz Huidobro. El 14 de enero se apostó frente a Montevideo una escuadra británica de cien velas repletas de manufacturas británicas y que ahora contaba con casi 6000 hombres al mando del vicealmirante Stirling (que venía a reemplazar a Popham). El 16 de enero, Auchmuty desembarcó a diez kilómetros de Montevideo, muy cerca del sitio en el que se apostaba la fuerza de Sobremonte, quien luego de pedir fuerzas a la plaza abandonó la batalla.

Ruiz Huidobro contaba con una guarnición de tan sólo 3000 hombres, que salieron a resistir el ataque de manera desorganizada mientras el gobernador solicitaba el auxilio de Buenos Aires. El 23 de enero de 1807, el cabildo y la audiencia de Buenos Aires decidieron enviar una fuerza militar en auxilio de Montevideo. Al día siguiente, una columna avanzada al mando del coronel Pedro de Arce, acompañado por Antonio González Balcarce e Hilarión de la Quintana y unos 500 hombres, fue transportada por el capitán Juan Ángel Michelena hasta Colonia. Esta columna ingresó a Montevideo el día anterior a la catástrofe y, tras la derrota, fueron capturados Arze, Balcarce y todos los que no pudieron escapar.

El 2 de febrero los británicos lograron abrir una brecha a través del portón de San Juan, una de las dos puertas de acceso a la ciudad. A partir de entonces, la población participó activamente en

la defensa de la plaza y se produjeron numerosas bajas. Finalmente, el 3 de febrero, la operación conjunta de infantería y de marina británica logró ocupar la ciudad.

El 29 de enero partió Santiago de Liniers desde Buenos Aires al mando de una segunda columna con 1500 hombres, de los cuales 500 eran del cuerpo de Patricios al mando de Cornelio Saavedra. Estas fuerzas desembarcaron a unos 35 km de Colonia y quedaron inmovilizadas al no recibir el apoyo logístico prometido por el virrey Sobremonte. Cuando Liniers se enteró de lo que había ocurrido con la columna de Arce, dejó el mando de sus tropas a Prudencio Murguiondo, volvió a Buenos Aires presentándose ante el cabildo a última hora del 4 de febrero de 1807, e informó la caída de Montevideo y lo sucedido a Arce. Saavedra, que había quedado en Colonia, solicitó el envío de buques de mayor capacidad para reembarcar a su tropa, la artillería y a civiles y soldados que habían huido de Montevideo. Cabe acotar que en esa ocasión los milicianos del cuerpo de Patricios se negaron a cargar la artillería en los barcos. Saavedra tuvo que recurrir a una medida que en nada se condecía con un cuerpo militar jerarquizado: les ofreció 4 reales diarios para "incitarlos" a llevar a cabo la tarea, suma que pediría a la Junta de Guerra. Los soldados le recordaron permanentemente dicho pago, e incluso llevaron las quejas por arriba de Saavedra asumiendo que este lo había omitido.

Temiendo que las fuerzas españolas llegaran a Montevideo vía Colonia del Sacramento, Auchmuty encargó al coronel Denis Pack la toma de aquel pueblo fortificado, de unos 2800 habitantes. Pack ocupó la plaza, prácticamente sin oposición, el 5 de marzo.

Muralla de Colonia del Sacramento, Uruguay.

Al tener conocimiento de estos hechos, Liniers envió al coronel Francisco Javier de Elío, recién llegado de España, a recuperar Colonia. Elío tomó por sorpresa a las fuerzas de Pack el 22 de abril, pero el ataque fue rechazado y la flota de Elío se retiró y sentó campamento cerca de la desembocadura del arroyo San Pedro. Pack pidió refuerzos a Montevideo y atacó el campamento de Elío el 7 de junio. Los españoles sufrieron unas 120 bajas y la mayoría de los hombres se dispersaron. Elío se vio forzado a regresar a Buenos Aires.

Durante los meses de ocupación, a pesar de los esfuerzos del Consulado, las mercaderías británicas comenzaron a contrabandearse libremente desde Montevideo. Los artículos llegaban a Buenos Aires vía Quilmes y Ensenada, a Santa Fe por el río Paraná y de allí hacia todo el virreinato. También por tierra y por mar los productos británicos llegaban al Brasil. La Audiencia intentó persuadir a los contrabandistas imponiendo duras penas, que nunca fueron llevadas a la práctica. Los mismos comerciantes montevideanos pidieron al virrey que la ciudad no fuera sitiada para favorecer el intercambio comercial.

Segunda invasión inglesa de Buenos Aires

Destitución de Sobremonte y fuga de Beresford

Las autoridades trataron de mantener en secreto la caída de Montevideo y la conducta militar del virrey, pero cuando las noticias tomaron estado público se avivaron las protestas. El día 10, por disposición de la Audiencia, Liniers convocó a una Junta General, citando a miembros de la Real Audiencia, Tribunal de Cuentas, Real Consulado, obispo, Cabildo, comandantes de los cuerpos militares y algunos vecinos principales. La votación fue nominal y fundamentada, y el resultado fue la suspensión del virrey Sobremonte en sus cargos de virrey, gobernador y capitán general. Conforme a las leyes, el mando recayó en la Real Audiencia hasta nueva resolución del rey.[44]

A pedido del Cabildo, la Real Audiencia comisionó al oidor Juan Baso y Berri para incautarse sorpresivamente de los papeles de los oficiales ingleses prisioneros en Luján y preparar su traslado al interior del país. En la tarde del 5 de febrero de 1807, el oidor llegó a Luján y, después de ordenar que cada prisionero fuera a su habitación con guardia a la vista, procedió a incautarse de todos los papeles que estos pudieran tener pese a las protestas. Dos días después, indignado por esta acción,

Beresford envió una nota a Liniers. El día 9, Baso y Berri comunicó oficialmente a los prisioneros que serían trasladados a Catamarca. El día 10, a la tarde, se puso en marcha el pequeño grupo de 8 oficiales ingleses, 4 mujeres, 2 niños y 15 sirvientes, custodiados por 17 soldados al mando del capitán de blandengues y comandante de la Guardia de Rojas, Manuel Luciano Martínez de Fontes, que había sido llamado expresamente, y al que Baso y Berri entregó en propias manos una detallada instrucción. La logística estaba a cargo de un tropero especialmente contratado, que proveía personal y medios de locomoción: siete carretas para equipajes, una para alimentos y una sopanda para Beresford.

El 13 de febrero, tercer día de marcha, a mediodía, Beresford se sintió mal y solicitó "una casa cómoda para reparar su salud". Según los baqueanos la única casa cercana pertenecía a la Estancia Grande de los Padres Betlemitas próxima a Arrecifes. Al lugar llegaron por la tarde. Pese a que las instrucciones prohibían las paradas, Martínez detuvo la marcha no un día sino tres. El día 16, el tropero propuso abandonar el lugar por la falta de pasto y aguadas y avanzar hasta Fontezuelas, otra estancia de los Betlemitas. En ese momento aparecieron los capitanes Saturnino Rodríguez Peña, secretario privado de Liniers, y Manuel Aniceto Padilla con dos soldados. Rodríguez Peña portaba una carta de Liniers para Beresford y una orden verbal de Liniers y el cabildo para Martínez para que entregara a Beresford y a algún otro oficial "por el bien de Su Majestad y la Patria". Si bien la orden era verbal, Martínez no dudó en hacerlo. Rodríguez Peña era su concuñado y cuñado de su jefe, Antonio de Olavarría, que lo había designado para esta misión.

En este operación participó también Francisco González, celador del Cabildo, en cuya casa vacía se mantuvieron ocultos. El día 21, Beresford, Pack, Padilla y Rodríguez Peña pudieron embarcarse en un lanchón de la balandra portuguesa "Flor del Cabo", anclada en el puerto, con rumbo a Ensenada en búsqueda de algún navío inglés que estuviera por la zona. Después de remar toda la noche, al amanecer del día siguiente, se cruzaron casualmente con el buque de guerra "Charwell" que, con bandera parlamentaria, se dirigía a Buenos Aires llevando una carta de Auchmuty al Cabildo, intimando la rendición de la plaza. Una vez a bordo y enterado de la carta, Beresford ordenó que la nave cambiara de rumbo hacia Montevideo, adonde llegaron el 25 de febrero.

En Montevideo, Beresford intentó convencer a Auchmuty de no atacar Buenos Aires y llegar a un acuerdo. Al no lograrlo, rechazó la oferta de comandar la expedición a la capital virreinal y se embarcó hacia Londres. Tanto Saturnino Rodríguez Peña como Manuel Aniceto Padilla recibieron una pensión británica por sus servicios.

El avance inglés

En los primeros días del mes de marzo, el *HMS Thisbe* partió de Inglaterra hacia Montevideo con el teniente general John Whitelocke, nombrado comandante de las fuerzas británicas en el Río de la Plata, con la orden del gobierno británico de capturar Buenos Aires.

Whitelocke llegó a Montevideo el 10 de mayo y tomó el comando general. Poco tiempo después, la flota al mando del general Robert Craufurd llegó desde El Cabo con 5000 hombres. El 17 de junio el formidable ejército de Whitelocke, compuesto de unos 10 000 hombres, partió rumbo a Colonia. El 28 de junio los británicos desembarcaron en Ensenada; en su avance derrotaron a una fuerza local muy inferior en número. Tras cruzar el Riachuelo aguas arriba de la posición elegida por Liniers –a orillas del Riachuelo, dando espaldas al mismo– sitiaron la capital el 4 de julio.

John Whitelocke, comandante británico a cargo de la segunda Invasión Inglesa, retrato de 1808.

Mientras tanto, había llegado al virreinato la resolución de la corte española declarando a Ruiz Huidobro virrey interino. Sin embargo, el gobernador había sido embarcado hacia Londres luego de la caída de Montevideo. Por lo tanto, Liniers, siendo el militar de mayor rango presente, fue nombrado en reemplazo de Huidobro por la Audiencia.

El ejército británico avanzó con dificultades los cincuenta kilómetros que separaban el lugar escogido para el desembarco y la capital. El ejército del flamante virrey interceptó el primer avance

del enemigo cerca de Miserere, pero la brigada de la vanguardia comandada por Craufurd logró dividir y hacer retroceder a los hombres de Liniers en el breve combate de Miserere. Al caer la noche, la lucha cesó y muchos milicianos se retiraron a sus casas.

Parecía que todo estaba perdido para los defensores, pero Whitelocke decidió esperar. Suspendió el avance de Craufurd hacia la ciudad y exigió rendición inmediata, aunque dio a los porteños tres días de plazo, que los criollos utilizaron para organizarse militarmente.

Asalto y defensa de Buenos Aires

Invasiones inglesas a Buenos Aires, pintado por Madrid Martínez, litografía de 1807 con el texto:

Reconquista de Buenos Aires por el capitán de navío D. Santiago Liniers, haciendo prisionera a la guarnición inglesa con su comandante Beresford. Vuelve la escuadra británica en 1807 a atacar con empeño la misma plaza, y es rechazada por el valor de nuestros marinos y soldados.

El alcalde de Buenos Aires, Martín de Álzaga, ordenó montar barricadas, pozos y trincheras en las diferentes calles de la ciudad por las que el enemigo podría ingresar. Reunió todo tipo de armamento y continuó los trabajos en las calles bajo la luz de miles de velas.

En la mañana del 5 de julio, la totalidad del ejército británico volvió a reunirse en Miserere. Confiado de la supremacía de su ejército, Whitelocke dio la orden de ingresar a la ciudad en 12 columnas, que se dirigirían separadamente hacia el Fuerte y Retiro por distintas calles. En un alarde innecesario, llevaban orden de «no disparar sus armas hasta llegar a la Plaza de la Victoria».

Sin embargo, los invasores se enfrentaban a una Buenos Aires muy diferente a la que se había rendido ante Beresford. Según cuenta el general inglés G. E. Miles, los vecinos en la calle San Pedro arrojaron sobre las cabezas de los famosos "casacas rojas" del Regimiento de infantería N° 88, piedras y líquidos hirviendo, los que serían según algunos autores agua,[47] o más frecuentemente se menciona aceite, o grasa vacuna derretida, la cual era muy económica, y estaba disponible para freír alimento en todas las casas.[48] Liniers y Álzaga habían logrado reunir un ejército de 9000 milicianos, apostados en distintos puntos de la ciudad. El avance de las columnas se vio severamente entorpecido por las defensas montadas, el fuego permanente desde el interior de las casas y desinteligencias y malentendidos entre los comandantes británicos. Whitelocke vio cómo sus hombres eran embestidos en cada esquina. Mediante la lucha callejera, los vecinos en el centro de Buenos Aires superaron la disciplina de las famosas "casacas rojas". No obstante, tras una encarnizada lucha los ingleses se apoderaron de la Residencia y el Retiro, donde fue herido mortalmente el teniente de navío Cándido de Lasala. pero perdieron también entre muertos y heridos unos 1070 hombres.[50]

Cuando la mayoría de las columnas habían caído, Liniers exigió la rendición. Craufurd, atrincherado en la iglesia de Santo Domingo, rechazó la oferta y la lucha se extendió hasta pasadas las

tres de la tarde. Whitelocke recibió las condiciones de la capitulación hacia las seis de la tarde ese mismo día.

El 7 de julio, el general inglés comunicó la aceptación de la capitulación propuesta por Liniers y a la cual –por exigencia de Álzaga– se le había añadido un plazo de dos meses para abandonar Montevideo. Las tropas británicas se retiraron de Buenos Aires; abandonarían la Banda Oriental recién el 9 de septiembre.

Las bajas inglesas, según David Marley, siempre correctamente informado en cifras inglesas por haber consultado muy bien sus archivos, fueron 311 muertos, 679 heridos, y 1808 capturados o desaparecidos.

De regreso al Reino Unido, una corte marcial encontró a Whitelocke culpable de todos los cargos excepto uno y fue removido de su función, al declarársele «incapaz de servir a la Corona inglesa». Uno de los factores determinantes para esta decisión fue el hecho de que el general hubiera aceptado la devolución de Montevideo dentro de los términos de la rendición.

Los cuerpos de los caídos de ambos bandos durante las invasiones inglesas a Buenos Aires aún no han sido hallados.

Consecuencias

La derrota de los ejércitos de la Corona británica producida en las dos Invasiones Inglesas tuvo como primera consecuencia que el imperio español retuvo la posesión del Virreinato del Río de la Plata gracias a la acción del ejército español formado por grupos de milicias urbanas. La voluntad del pueblo jugó un papel sin precedentes en la destitución de un virrey y el nombramiento de su sucesor. La participación de los cuerpos militares creados en "la Defensa" y "la Reconquista", puso en evidencia la ineficacia del sistema defensivo colonial de la metrópoli, pero convirtió a estos eventos en catalizadores del camino hacia la independencia de los territorios sudamericanos bajo dominio español.

El virrey Sobremonte se sometió a un consejo de Guerra y fue absuelto de todos los cargos en su contra. Sería recordado por los porteños como un funcionario inepto y cobarde, pero hay otros puntos de vista: tras sus repetidos fracasos en la solicitud de refuerzos a España, la huida a Córdoba con el tesoro puede considerarse una estrategia apropiada, dado que era eso mismo lo que Popham había ido a buscar. Sin embargo, debido a la presión de los representantes del Cabildo, en su mayoría comerciantes acaudalados, Sobremonte se vio forzado a entregar los fondos públicos a Beresford. También pesó en su ánimo el conocimiento de que existían grupos de tendencia independentista en Buenos Aires, por lo que entendía que armar al pueblo para la defensa implicaba la entrega de una importante cuota de poder a los criollos.[59] De regreso a España, el marqués compareció ante un consejo de guerra celebrado en Cádiz en 1813 que lo absolvió de todos los cargos. Además, recibió el pago de sus sueldos atrasados, fue ascendido a mariscal de campo y nombrado consejero de Indias.

Beresford regresó a Inglaterra y fue recibido con toda la pompa. Desembarcó con una carreta colmada de tesoros y la trasladó directo al Banco de Inglaterra entre los vítores del pueblo, las autoridades y los grandes comerciantes. Los caudales entregados forzosamente por parte de Sobremonte, fueron considerados por los ingleses como un pago del Virreinato del Río de la Plata por el derecho de la implementación del libre comercio.

En 1808 las calles de Buenos Aires sufrieron una modificación global de su nomenclatura honrando a quienes se distinguieran en las jornadas de las Invasiones inglesas. Esta nomenclatura se mantuvo hasta 1822.

Las Invasiones Inglesas fueron uno de los antecedentes inmediatos que tuvo la Revolución de Mayo que inició el proceso hacia la independencia que se extendió por todo el Virreinato del Río de la Plata a partir de 1810.

Nuevo plan británico para otra invasión a Hispanoamérica

Los comerciantes británicos continuaron desesperados por el bloqueo continental de Bonaparte y aunque el fracaso del ataque de Whitelocke a Buenos Aires desanimó a los dirigentes ingleses, el gobierno de Londres reinició la idea de una intervención militar en América. Esta vez planeaba presentarse como libertador y no como conquistador, para así obtener el beneplácito de los criollos.

El general Arthur Wellesley, futuro Duque de Wellington, tomó a su cargo esta nueva acción, asesorado por Francisco de Miranda de regreso en Londres, tras el fracasado intento de liberar

Venezuela en 1806 con la cooperación de los Estados Unidos e Inglaterra. Wellesley tuvo la idea de crear en América una monarquía constitucional,[61] con dos cámaras como en Gran Bretaña, donde los integrantes de la Cámara Baja serían elegidos por los cabildos y terratenientes. Las demás instituciones virreinales serían en principio conservadas.

Las tropas destinadas a América se comenzaron a preparar en el puerto irlandés de Cork, a fines de 1807, y serían más de 13 000 soldados británicos divididos en tres fuerzas con diferentes objetivos.[61] El plan consistía en enviar nuevamente al Río de La Plata, con fecha de desembarco en junio de 1808, una fuerza poderosa y llevar armamento tanto para las tropas británicas como para un ejército criollo que se pensaba constituir al llegar. También se enviaría una expedición militar a México, cuya antesala serían ofensivas contra Pensacola y Nueva Orleans para dominar el valle del río Misisipí.[62] Sin embargo, el principal ejército, unos 10.000 ingleses, iría a Venezuela a apoyar a Miranda, que llegaría antes a alzar a los locales. Tras apoderarse de Barbados y Puerto Cabello atacarían Caracas, luego Guayana, Cumaná y Barinas, para terminar conquistando Panamá y Cartagena de Indias.

Con los 20.000 venezolanos que esperaba reclutar Miranda, Wellesley avanzaría contra la Nueva Granada. Una vez conquistadas Nueva Granada y Venezuela se podrían enviar flotas contra Chile y el Río de La Plata. Las operaciones eran increíblemente similares a lo propuesto en *A proposal for humbling Spain* —en castellano «Una propuesta para humillar a España»—, documento anónimo surgido en Londres en 1711, según el cual se debían promover los odios entre americanos y peninsulares para facilitar una invasión inglesa por Venezuela y el Río de La Plata, avanzando sobre Nueva Granada y Chile, y por último sobre el Perú, región que demostraría ser la más prorealista de todas las Indias españolas. Curiosamente, estos planes terminaron llevados a cabo por José de San Martín y Simón Bolívar con apoyo londinense.[65] Los territorios independizados seguirían conservando su religión católica como la oficial, pero también quedando divididos en cuatro estados basados en los virreinatos: México y América Central, Venezuela, Nueva Granada y Quito, Perú y Chile, y Río de la Plata. Con la división de los territorios dominados por Madrid, Londres esperaba monopolizar el comercio en dichas tierras.

Los intereses comerciales británicos se veían amenazados por el embargo estadounidense a sus productos —causa de la Guerra de 1812— y por el hecho de que España entre 1810 y 1814 no solo se negó a poner fin a su monopolio comercial en sus territorios, sino que se había recuperado lo suficiente como para reducir considerablemente la influencia de los mercaderes británicos en las Indias.[68] Sin embargo, los desastres del Río de la Plata convencieron a los británicos de desistir en sus sueños de conquistar la América española; desde entonces actuarían indirectamente, financiando las revoluciones y guerras civiles que fragmentarían el Imperio español.[69] Aprovecharon con ese fin la propaganda hecha durante años entre los criollos por agentes británicos para crear un sentimiento de hostilidad contra la metrópolis por los supuestos abusos que cometía contra ellos.

Finalmente, al producirse el levantamiento del pueblo de Madrid durante la Guerra de la Independencia Española contra los franceses, el 2 de mayo de 1808 Wellesley ordenó a las tropas en Cork que fueran conducidas a Portugal con el objetivo de ir a brindar apoyo a la insurrección y desembarcaron en ese país el 1.º de agosto de ese año.

De esta manera se diluyó el nuevo intento de una intervención militar inglesa al Río de la Plata.

1807 2-5 Septiembre. Bombardeo de Copenhague[164]

Antecedentes

A pesar de la derrota y pérdida de muchos buques en la *Primera batalla de Copenhague en 1801*, Dinamarca-Noruega, que poseía Jutlandia, Noruega, Groenlandia, Schleswig-Holstein, Islandia y varios territorios más pequeños, todavía mantenía una armada considerable. La mayoría del ejército danés, bajo el mando del Príncipe Heredero, estaba en ese momento defendiendo la frontera sur contra un posible ataque de los franceses.

En Gran Bretaña existía la preocupación de que Napoleón pudiera intentar obligar a Dinamarca a cerrar el mar Báltico a los buques británicos, quizás haciendo marchar tropas francesas a Zelandia (Seeland). Los británicos creían que el acceso al Báltico era «*de vital importancia para Gran Bretaña*» para el comercio; así como una fuente importante de materias primas necesarias para la construcción y mantenimiento de buques de guerra, y que le daba a la Royal Navy acceso para ayudar a los aliados británicos Suecia y Rusia contra Francia. Los británicos pensaron que después de que Prusia fuera derrotada en diciembre de 1806, la independencia de Dinamarca parecía cada vez más bajo la amenaza de Francia. El predecesor de George Canning como secretario de Relaciones Exteriores, lord Howick, había intentado sin éxito persuadir a Dinamarca de una alianza secreta con Gran Bretaña y Suecia.

El 21 de enero de 1807, lord Hawkesbury dijo a la Cámara de los Lores que había recibido información de alguien en el continente "*que había cláusulas secretas en el Tratado de Tilsit para emplear las armadas de Dinamarca y Portugal contra este país*«. Se negó a revelar la fuente porque dijo que pondría en peligro sus vidas.

Asedio de Copenhague en 1807. Vista del asedio. Aguatinta en color de James Pattison Cockburn.

Los informes de los diplomáticos y comerciantes franceses en el norte de Europa inquietaron al gobierno británico y, a mediados de julio, los británicos creían que los franceses tenían la intención de invadir Holstein para usar Dinamarca contra Gran Bretaña. Algunos informes sugirieron que los daneses habían aceptado en secreto eso.

El 7 de julio, Canning recibió otra carta de uno de sus agentes secretos en Le Havre, Normandía. De que estaba bien informado de fuentes fiables de que Napoleón pronto invadiría el ducado de Holstein y lo reclamaría la entrega de la flota danesa con la intención, informó la fuente, de utilizar la flota para una invasión de Irlanda.

El Gabinete decidió actuar y el 14 de julio lord Mulgrave obtuvo del Rey permiso para enviar una fuerza naval de 21 a 22 buques al Kattegat para vigilar a la marina danesa con el fin de llevar a cabo operaciones rápidas y vigorosas si fuera necesario.

El gabinete decidió el 18 de julio enviar a Francis Jackson en una misión secreta a Copenhague para persuadir a Dinamarca de que entregara su flota a Gran Bretaña. Canning había querido

[164] https://arrecaballo.es/guerras-napoleonicas/guerras-napoleonicas-1807-08/segunda-batalla-de-copenhage-16-de-agosto-5-de-septiembre-1807/

que Jackson persuadiera a los daneses de una manera amistosa, con argumentos lógicos, en cambio, presentó el caso con tanta torpeza, que tanto el Príncipe Heredero como el ministro de relaciones exteriores se enfurecieron y se sintieron profundamente ofendido.

Ese mismo día, el Almirantazgo emitió una orden para que más de 50 buques navegasen para un «servicio particular» al mando del almirante James Gambier. El 19 de julio, lord Castlereagh, secretario de estado para la Guerra y las Colonias, ordenó al general William Cathcart en Stralsund que fuera con sus tropas al Estrecho donde obtendrían refuerzos.

Asedio de Copenhague en 1807). Vista del asedio (A). Aguatinta en color de James Pattison Cockburn.

Asedio de Copenhague en 1807. Vista del asedio (C). Aguatinta en color de James Pattison Cockburn.

Inicio de las hostilidades

Durante la noche del 21 al 22 de julio, Canning recibió información de Tilsit de que Napoleón había tratado de persuadir a Alejandro I de Rusia para que formara una liga marítima con Dinamarca y Portugal contra Gran Bretaña. Spencer Perceval, ministro de Hacienda, escribió un memorando en el que exponía el caso del gobierno para enviar fuerzas a Copenhague: "*La inteligencia de tantas y tan diversas fuentes, de que la intención de Napoleón era obligar a Dinamarca a la guerra contra Gran Bretaña no podía ser puesta en duda. No es el hecho de que él haya confesado abiertamente tal intención en una entrevista con el emperador de Rusia es traído a este país de tal manera que no se puede dudar. En tales circunstancias, sería una locura, sería idiota … esperar un acto manifiesto*". La historiadora Hilary Barnes señala que Canning no tenía conocimiento de los artículos secretos

del tratado de Tilsit. Sostiene que la decisión de Canning fue precipitada, calamitosa y carente de comprensión de los daneses y de la política exterior danesa.

Los británicos reunieron una fuerza de 25.000 soldados y la vanguardia zarpó el 30 de julio; Jackson partió al día siguiente. Canning ofreció a Dinamarca un tratado de alianza y defensa mutua, con una convención firmada para el regreso de la flota después de la guerra, la protección de 21 buques de guerra británicos y un subsidio por la cantidad de soldados que Dinamarca mantendría en pie. El 31 de julio, Napoleón ordenó a Talleyrand que le dijera a Dinamarca que se preparara para la guerra contra Gran Bretaña o, de lo contrario, Jean-Baptiste Bernadotte invadiría Holstein.

El 6 de agosto, el príncipe heredero Federico, que se estaba con el ejército en Holstein, recibió un ultimátum inglés: Dinamarca debía entablar una alianza con Inglaterra y entregar su armada, o habría guerra. El mismo día, el enviado danés en París se enfrentó a un ultimátum francés similar. Sin embargo, antes de que pudiera llegar, el príncipe heredero había rechazado las demandas de los ingleses.

El 12 de agosto, la fragata danesa *Friderichsværn* (32) zarpó hacia Noruega desde Elsinor. El almirante James Gambier envió al *Defence* (74) y a la fragata *Comus* (22) tras la fragata danesa, a pesar de que la guerra aún no había sido declarada. La *Comus* (22) era mucho más rápida que el *Defence* (74) en los vientos suaves y así la dejó atrás. El 15 de agosto, la *Comus* (22) alcanzó a la *Friderichsværn* (32) en Marstrand y la capturó. Los británicos la tomaron en servicio como la *Frederikscoarn*.

La flota inglesa superior con 25 buques de guerra y 377 buques de transporte, más de la mitad de ellos eran buques alemanes fletados, comenzó un bloqueo de Zelanda el 2 de agosto y, a partir del 16 de agosto, un ejército de 25.000 efectivos desembarcó en Vedbæk y en Brøndby Strand. Dinamarca declaró la guerra a Inglaterra, pero los invasores no encontraron resistencia y pronto Copenhague, con sus obsoletas fortificaciones, estuvo sitiada.

Asedio de Copenhague en 1807. La flota inglesa frente a la ciudad. Se aprecia las cañoneras y una batería flotante danesas disparando a la flota británica. Autor Christian William Eckersberg.

Fuerzas enfrentadas

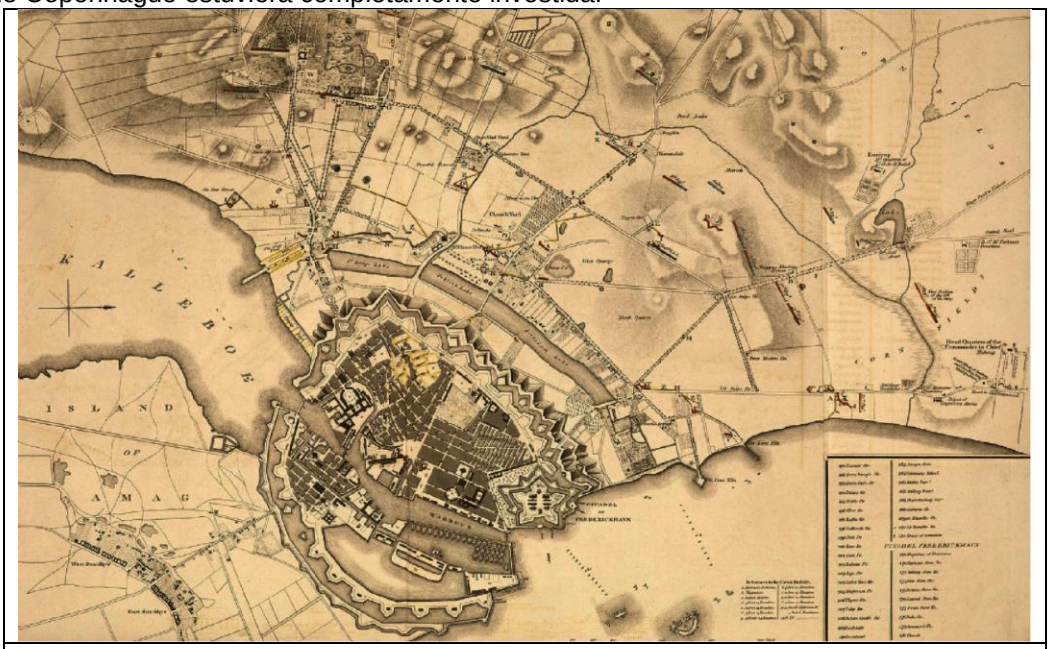
Las tropas británicas al mando del general William Cathcart se organizaron de la siguiente manera:

- ***BRDL***: bajo el MG Linsingen (RDL 1, 2 y 3) de la Legión alemana del Rey.
- ***Artillería e ingenieros***: bajo el MG Blomefield (84 cañones de campaña y 101 cañones de asedio).
- ***DI-1*** el mando del TG George Ludlow:
    - *BRI Guardias*: bajo el MG Edward Finch con 2 BIs de los RIs 1 y 3 de Guardias a pie.

    - *BRI-I* bajo el general Warde, 2 BIs de los RIs 28 de Gloucester 79 highlanders de Cameron.
- ***DI-2*** bajo el TG David Baird:
    - *BRI-II/2*: bajo el MG Grosvenor, 2 BIs: RI-4 del Rey y RI-23 Royal Welsh.
    - *BRI-III/2* bajo el MG Spencer, con 3 BIs: RI-2 de Cornualles, RI-50 de la Reina, y RI-82 voluntarios del Príncipe de Gales.
    - *BRI-IV/2* bajo el brigadier Macfarlane, 2 BIs: RIL-7 Fusileros Reales, y RI-8 del Rey.
- ***Reserva***: MG Arthur Wellesley:
    - Brigadier Stewart, con el RI-43 de Monmouth (1), RI-52 de Oxford (2), RI-92 highlander de Gordon (1), RI-95 (2).
- ***DI-KGL*** (Legión Germana de Rey) del GD Drechel:
    - *BRI-I/KGL* del coronel du Plat con los BIs de línea VI, VII y VIII.
    - *BRI-II/KGL* del coronel von Drieburg con los BIs de línea III, IV y V.
    - *BRI-III/KGL* del coronel von Barsse, con los BIs de línea I y II .
    - *BRI-IV/KGL*: Coronel von Alten, con los BILs I y II.

A la cabeza de la defensa de Copenhague estaba el general de división Ernst Peymann, de 72 años. Tenía la autoridad suprema sobre las fuerzas terrestres y la marina. El mayor-general Carl fue nombrado su segundo al mando y Bielefeldt jefe de las fuerzas terrestres y Steen Bille jefe de la Marina.

Las fuerzas danesas en la ciudad ascendían a 5.000 soldados regulares y un número similar de milicias. La mayoría de los habitantes civiles de Copenhague fueron evacuados unos días antes de que Copenhague estuviera completamente investida.



Asedio británico de Copenhague en 1807. Mapa de la ciudad y sus alrededores. Autor William Faden.

Batalla de Køge (26 de agosto de 1807)

El 26 de agosto, el general Arthur Wellesley (primer duque de Wellington) fue destacado con su reserva y 2 BRAs ligeras de artillería británica, así como 1 BI, 8 EDs y una tropa de artillería a caballo de la KLG (Legión Germana del Rey) para dispersar una fuerza que había sido enviada a aliviar la ciudad asediada. El 29 de agosto, en el riachuelo de Køge, los daneses con 7.000 milicianos mal armados (BIs V, VI, y VII de Landværn de Zelanda del Norte; y los BIs I, II, IV, V, VII, VIII, IX y X Landværn de Zelanda del Sur), 600 jinetes (RC de Zelanda y tropas montadas de Landværn) y 13 cañones bajo Joachim Castenschiold, se enfrentaron con las fuerzas de Wellesley con unos 6.000 hombres que incluía 1 BI de los RIs 43, 52 y 92, 5 Cías de del RIL-95; BI-6 y 3 EHs de la KGL, y RDs I, II, y III que sumaban 1.620 jinetes. Los 8×6 cañones y 2×5,5 obuses.

En la *batalla de Køge*, los británicos se impusieron fácilmente a los daneses, avanzaron a la bayoneta calada y los daneses huyeron. Los daneses tuvieron 356 muertos o heridos y 1.700 capturados con 9 piezas de artillería, 1 color y 68 vagones. Los británicos tuvieron 29 muertos, 122 heridos y 21 desaparecidos. La batalla también es conocida como la de Clog (zueco), ya que los campesinos en su huida los arrojaron para correr más rápido.

Asedio británico de Copenhague en 1807. Vista desde tierra.

Bombardeo de Copenhague (2 al 5 de septiembre)

Segunda batalla de Copenhague en 1807. Destrucción de la flota danesa. Autor Johannes Hermanus Koekkoek Cockburn

A las tropas británicas les llevó tiempo asentar la artillería pesada de asedio en su lugar y establecer baterías alrededor de la ciudad a pesar de sus recursos muy superiores. Las baterías

estaban dispuestas en dos líneas. La línea más interna más cercana a las murallas estaba equipada con cañones de campaña para contrarrestar las salidas o apoyar un posible asalto británico contra las posiciones exteriores danesas. La línea más externa constaba de morteros una distancia de entre 1.500 y 2.000 metros para bombardear la ciudad con granadas. Las granadas tenían un calibre de 8, 10 o 13 pulgadas británicas y algunas pesaban hasta 50 kg.

Bombardeo de Copenhague 1807. El general Arthur Wellesley. Autor Jean Laurent Rugendas.

Se colocaron los 40 morteros que no se podían ver desde las murallas de Copenhague. Desde posiciones como Rolighedsvej, Nørrebrogade, cementerio de Assistens y Øster Allé podían bombardear las zonas residenciales densamente pobladas alrededor de Frue Plads.

Bombardeo británico de Copenhague en 1807. Grabado coloreado según un dibujo de C W Eckersberg. Museo de Copenhague.

El 23 de agosto, los daneses realizaron una salida contra algunas baterías británicas en el Svanemøllen (molino del Cisne). Dos días después ejecutaron otra contra las baterías británicas en el cementerio Assistens. El objetivo estaba oculto por algunos árboles, que cubrían la vista de los soldados daneses. Terminó en una lucha con los británicos en la zona de Classens Have y jardín de Østerbro. Los británicos, sin embargo, se retiraron para refugiarse en el jardín y la batalla tuvo que ser abandonada. El ataque fue un éxito estratégico. Por un lado, los ingleses tuvieron que retirarse, por otro lado, el ataque pudo retrasar la operación inglesa. Y el factor tiempo era crucial para los ingleses porque se acercaba el otoño con tormentas y mal tiempo que podían convertir el viaje de regreso a Inglaterra en un viaje peligroso.

El 31 de agosto, 2.000 hombres del cuerpo de voluntarios y algunos de la base naval de Holmen siguieron al mayor Holstein a través de la Puerta del Rey del Kastellet (la Ciudadela). Los soldados hicieron retroceder a los británicos lo suficiente como para talar los árboles para que no

ocultaran a las tropas enemigas. La salida de Classens Have fue de hecho, el único contraataque exitoso de los daneses.

Bombardeo británico de Copenhague en 1807. Pintura de la Escuela Danesa.

El 1 de septiembre, los británicos con la ciudad invertida y la artillería asentada, presentaron un ultimátum a Peymann para entregar la flota, y se podría evitar el derramamiento de sangre. De lo contrario, los británicos lanzarían un bombardeo sobre Copenhague. El viejo general respondió que necesitaba tiempo para pedir permiso al Príncipe Heredero.

Bombardeo de Copenhague 1807. Vista desde tierra.

Al día siguiente, la flota británica (1×98, 1×80, 16×74, 6×64, 1×38) al mando del almirante Gambier comenzó el bombardeó la ciudad del 2 al 5 de septiembre.

El bombardeo realizó 14.000 disparos y 300 cohetes Congreve, que causaron incendios.

Secuelas del asedio

Bombardeo de Copenhague la noche del 5 al 7 de septiembre de 1807. Vista del Kongens Nytorv (Plaza Nueva del Rey). Autor Christian August Lorentzen.

Debido a la evacuación de civiles, los servicios normales de extinción de incendios fueron ineficaces; más de 1.000 edificios fueron quemados, casi un tercio. Las autoridades registraron cerca de 200 civiles resultaron muertos a causa directa del bombardeo y otros 1.071 resultaron heridos.

Bombardeo británico de Copenhague en 1807. La ciudad en llamas.

El 5 de septiembre, los daneses pidieron la paz y la capitulación se firmó el 7 de septiembre, rindiendo la ciudad y la flota. Dinamarca acordó entregar su armada y sus provisiones navales. A cambio, los británicos se comprometieron a abandonar Copenhague en 6 semanas.

Miles de personas se quedaron sin hogar tras los estragos de las bombas. Unas 300 granjas y casas fueron incendiadas, mientras que más de unos cuantos miles de casas fueron dañadas por bombas y el fuego. Unas 7.000 familias tuvieron que irse de su hogar después del bombardeo británico.

Copenhague después del bombardeo en 1807. Autor Jens Peter Møller.

El 21 de octubre de 1807, la flota inglesa dejó la ciudad junto a los buques apresados con destino a Inglaterra, aunque la guerra continuó hasta 1814, cuando se firmó el *Tratado de Kiel*.

Muchos de los buques entregados estaban en mal estado por los bombardeos. De los 18 buques de línea uno se incendió en el viaje y 2 fueron declarados inútiles, los 15 restantes fueron agregados a la Royal Navy; de las 16 fragatas 2 fueron declaradas inútiles; de las 27 cañoneras, solo 2 llegaron a Gran Bretaña, 25 se perdieron en una tormenta en el estrecho de Kattegat, de las

cuales 6 fueron recuperadas por los daneses; de las 4 *stykpram* (plataformas flotantes de 20 cañones), no podían moverse muy lejos, por lo que los británicos las hundieron.

Tras el ataque, Dinamarca concluyó alianzas con Napoleón y España. Como resultado, el 13 de marzo de 1808, Napoleón envió una fuerza franco-española a Dinamarca. La fuerza fue dirigida por el mariscal francés Jean-Baptiste Bernadotte, y los 14.000 españoles bajo el marqués de la Romana, para invadir Suecia, aliada de Gran Bretaña.

La estancia de las tropas no fue barata, para cubrir los gastos se imprimieron varios billetes, pero el dinero se hizo cada vez menos valioso, terminó con Dinamarca entrando en una quiebra estatal, simplemente no hay más dinero en la tesorería.

1808, 14 Junio. Captura de la escuadra Francesa en Cádiz[165]

Fecha	8-14 de junio de 1808
Lugar	Bahía de Cádiz, Andalucía, España
Resultado	Victoria española
Combatientes	
Reino de España	Primer Imperio francés
Comandantes	
Juan Ruiz de Apodaca Tomás de Morla y Pacheco Francisco de Saavedra Juan Joaquín Moreno de Mondragón Diego de Alvear y Ponce de León	François Étienne de Rosily-Mesros
Fuerzas en combate	
5 navíos de línea, 1 fragata, 12 bombardearas y 45 cañoneras[1]	5 navíos de línea y 1 fragata
Bajas	
12 muertos, 31 heridos, 7 lanchas dañadas y 2 hundidas	13 muertos, 46-51 heridos, 3.676 prisioneros y 6 buques capturados

La **Batalla de la Poza de Santa Isabel** fue un combate naval ocurrido entre el 8 y 14 de junio de 1808, en la Bahía de Cádiz. En ella se enfrentaron la flota francesa del almirante François Étienne de Rosily-Mesros y las fuerzas navales españolas comandadas por el almirante Juan Ruiz de Apodaca, apoyadas por la artillería costera. El resultado fue una de las primeras victorias españolas en la Guerra de la Independencia Española en la más destacada de las escasas acciones navales de dicho conflicto.

Antecedentes

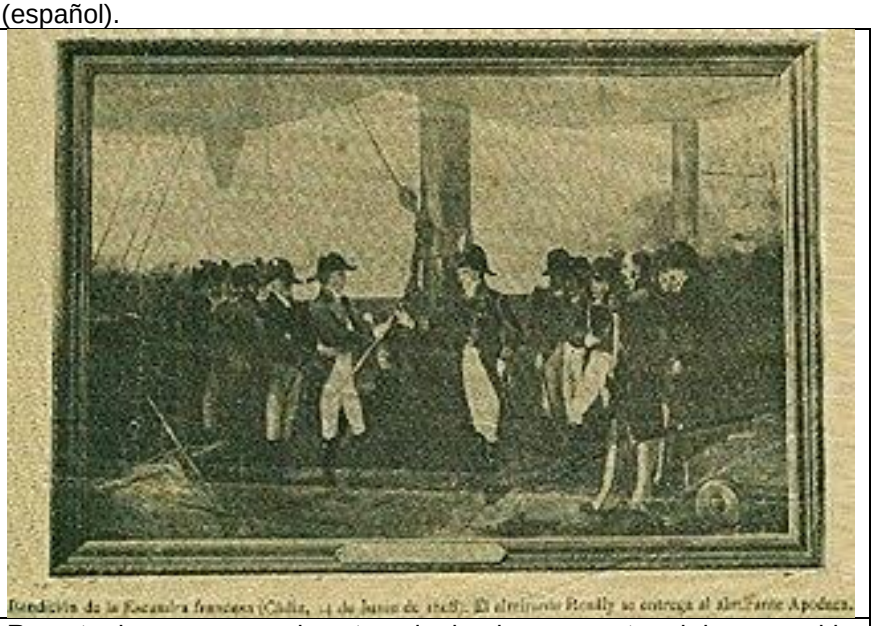
Cuatro días después de la batalla de Trafalgar, el 25 de octubre de 1805, el almirante François Étienne de Rosily-Mesros llegó a Cádiz con la orden de Napoleón Bonaparte de sustituir a Pierre Charles Silvestre de Villeneuve en el mando de la escuadra combinada. Sin embargo, no llegó a tiempo porque Villeneuve se enteró de su relevo y salió del puerto a enfrentarse a Horatio Nelson, sufriendo su gran derrota.

Después de Trafalgar quedaron en la bahía de Cádiz con bandera francesa los navíos de línea *Heros*, *Algesiras*, *Pluton*, *Argonaute* y *Neptune* y la fragata *Cornelie*. Fueron pertrechados con los escasos medios del arsenal de La Carraca para volver a la mar lo antes posible, mientras la diezmada escuadra española, con sus tripulaciones en un estado lamentable y sin haber recibido paga durante meses estaba mandada por el almirante Juan Ruiz de Apodaca.

Los franceses no pudieron abandonar la bahía por tres años debido al bloqueo del contraalmirante John Child Purvis con doce navíos. Originalmente a cargo del almirante Cuthbert Collingwood, el bloqueo fue muy débil al confiarse de la debilidad de la escuadra vencida, permitiendo que el comercio fuera normal. Finalmente, el almirante se fue a reforzar el bloqueo de Tolón y dejó una escuadra a cargo de Purvis. Durante ese tiempo, solo cuatro fragatas francesas, llamadas *Hermione*, *Hortense*, *Rhin* y *Themis*, lograron romper el cerco en febrero de 1806 y volver a Francia.[5] Los buques franceses fueron reparados rápidamente, sus tripulaciones completadas con los sobrevivientes de los navíos perdidos y avituallados con el exiguo material del Arsenal La Carraca. En cambio, los hispanos estaban mucho más dañados y tomó varios años su reparación. Finalmente, en febrero de 1808, sabedor de las cada vez más tensas relaciones entre españoles y franceses, el almirante

[165] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_Poza_de_Santa_Isabel

Rosily decidió intercalar sus propios buques con los hispanos para protegerlos, ya que su mayor poder de fuego garantizaba la inactividad de los españoles. Quedaban en el orden siguiente: *Neptune* (francés), *Príncipe* (español), *Héros* (francés), *San Justo* (español), *L'Algésiras* (francés), *Montañés* (español), *Argonaute* (francés), *Terrible* (español), *Plutón* (francés), *San Fulgencio* (español) y *San Leandro* (español).



Reporte de prensa por el centenario donde se muestra el desaparecido cuadro de la rendición del almirante francés Rosily haciendo entrega del sable al almirante Apodaca.

En mayo, tras los sucesos de Bayona y el levantamiento de Madrid se encendió una mecha que puso al pueblo local contra sus antiguos aliados. Empezó a haber encontronazos y asesinatos, lo que llevó a Rosily a prohibirles a sus hombres el desembarco en el puerto.

Motín

A su vez, Francisco María Solano Ortiz de Rozas, II marqués del Socorro, gobernador de Cádiz y capitán general de Andalucía, ordenó a las pequeñas embarcaciones del puerto vigilar a los franceses, reforzar las defensas en la costa e intensificar el patrullaje en las playas.[11] Sin embargo, los gaditanos estaban molestos porque se seguía sin atacar a los franceses en la ciudad y el 29 de mayo ocurrió un motín en el que se asesinó al marqués acusándolo de afrancesado.[12] En realidad, el marqués temía que todo ataque mal planeado a la escuadra francesa acabara en un desastre y cuando convocó a una junta de oficiales en su casa el día anterior a su muerte (entre los que destacaban el comandante general del departamento, Joaquín Moreno; el antiguo capitán general de Andalucía y príncipe de Monforte, Manuel Moncada y Oneto; el anterior gobernador militar, Tomás Morla; el teniente general Manuel Lapeña; el comandante en jefe de la escuadra en la ciudad, Juan Ruiz de Apodaca; el mariscal Juan Ugalde; Jerónimo Peinado; Narciso de Pedro y Juan del Pozo) todos le apoyaron en sus conclusiones militares.

Emitieron un bando esa misma noche. Decían que era muy aventurado declarar la guerra a Francia, que la tropa disponible apenas era suficiente para guarnecer las posiciones y no querían que milicias de descontrolados asesinasen a ciudadanos extranjeros inocentes. Reconocieron apoyar el movimiento insurrecto, más querían estar seguros de que la junta formada en Sevilla solo seis días antes representaba a un gobierno legítimo y nacional, no una insurrección efímera, así que enviarían oficiales a esa ciudad y el mariscal Félix Jones haría levas en los pueblos vecinos. A la vez, recordaban que los verdaderos enemigos seguían siendo los ingleses, que bloqueaban el puerto y podían aprovechar el caos para tomar alguna posición. También se lamentaban por la actitud de sus monarcas, que mediante su actitud de entregarse al enemigo habían vuelto inútiles tantos sacrificios.

Pero al mismo tiempo, la junta sevillana, que se había titulado Junta Suprema de España e Indias, presidida por el antiguo secretario de estado Francisco de Saavedra, mandó al conde de

Teba, Eugenio Eulalio Palafox Portocarrero, a exigir un ataque inmediato a la flota francesa, lo que exasperó los ánimos populares. El bando se publicó esa noche, pero una multitud obligó al marqués a anunciar una nueva junta de oficiales para la mañana siguiente y atacaba al cónsul francés Le Roy, quien debió refugiarse en el convento San Agustín y luego con la escuadra gala. En esa penumbra Rosily hizo fondear a sus buques de la mejor forma para atacar a las posiciones españolas y envió botes para reconocer el caño del Trocadero, pero fueron detectados y el gobernador hizo ocupar aquella posición.

A la mañana siguiente una turba exaltada fue a la casa del marqués, protegida por una pequeña guardia militar. La multitud nombró voceros al ex fraile capuchino Pedro Pablo Olaechea y otros dos hombres, quienes entraron a la vivienda a exigirle dejar el mando. Como el gobernador se negó, uno de los negociadores llamó a asaltar el lugar. El joven capitán José de San Martín ordena una salva de advertencia pero de nada sirve, y su tropa es reducida. Luego la masa disparó un cañón del muro de la comandancia contra la puerta, derribándola. En el caos, el gobernador huyó por una terraza, donde intentó agarrarlo Olaechea, pero en el forcejeo el ex fraile cayó a su muerte. Solano se esconde en casa de su amigo, el comerciante irlandés Pedro Strange mientras la multitud destruye su casa y empieza a buscarlo hasta que una criada del comerciante lo delata. Es reducido y llevado a la plaza de los Pozos de las Nieves (actual Argüelles) para ser sentenciado a muerte. Durante el trayecto a la horca en la plaza San Juan de Dios es apuñalado en el estómago por un joven llamado Florentino Ibarra o Pizarro. Otro amigo suyo, Carlos Pignatelli, se abre paso entre la chusma y acaba con su agonía atravesándole el pecho con un sable. Luego el padre Antonio Cabrera convence al populacho de dejar el cuerpo en paz, pero durante la noche se producen saqueos en las casas de amigos del gobernador.

La Junta Suprema decidió nombrar gobernador a uno de sus miembros, el general Eusebio de Herrera y Rojas, para reconciliarse con las autoridades militares de Cádiz, pero los gaditanos eligieron al capitán general Tomás de Morla y Pacheco como nuevo gobernador de la ciudad y se le manda usar todos los medios disponibles para destruir o capturar a la escuadra francesa. El 30 de mayo, después de una reunión de autoridades, se mandó separar a los buques españoles de los galos y prepararlos para el combate, aunque oficialmente aún no habían empezado las hostilidades.

Rosily acepta la separación de los buques, pero se niega a entregarse, mientras Morla pide órdenes expresas de Sevilla de atacar a la flota. Esta última quedaba a tiro de fusil desde el fuerte San Luis.

Fuerzas en combate

Las fuerzas españolas en la bahía incluían los navíos de línea *Príncipe de Asturias* (de 112 cañones), *Terrible* (74 cañones), *Montañés* (74 cañones), *San Fulgencio* (64 cañones) y *San Leandro* (64 cañones) y la fragata *Flora* (40 cañones).

Cada barco contaba con dos botes de 10 metros de eslora con capacidad para veintiséis hombres (insuficientes para toda la tripulación en caso de naufragio). Además, cada buque contaba con una lancha de fuertes maderas con 11 metros de eslora y 2,8 de manga, útil para desembarcos, transporte de víveres o personal y realizar aguadas, y a la que se podía agregar un cañón de 24 libras, un obús o pedrero para defenderse si intentaban abordarla y poder maniobrar con sus remos para ubicarse en las aletas o amuras de sus presas. Los seis grandes buques iban acompañados de diez faluchos, una gabarra, una balandra y doce lanchas o botes, todas embarcaciones artilladas, como fuerzas sutiles. Cuando se les sumaron las lanchas del arsenal llegaron a 45 organizadas en tres divisiones.

También estaban los navíos desarmados *Castilla* (60 cañones) y *Miño* (54 cañones) que no pudieron combatir.

El escuadrón de Rosily se componía de los navíos *Neptune* (80 cañones), *L'Algésiras* (80 cañones), *Héros* (74 cañones), *Pluton* (74 cañones) y *Argonaute* (74 cañones) y la fragata *Cornélie* (40 cañones).

Batalla

Morla envió dos mensajeros a los ingleses para establecer una alianza y cesar las hostilidades. El almirante británico Purvis, a las órdenes de Collingwood, se ofreció a entrar con sus buques en la bahía para ayudar en la batalla. Morla, temeroso de que sus tradicionales enemigos generaran un nuevo Gibraltar, se negó diciendo: «esto era algo que debían hacer los españoles». Los ingleses

se limitaron a dejar en préstamo una importante cantidad de pólvora y munición a los españoles y quedarse afuera de la bahía asegurando que ningún francés escapara.

Se hizo todo lo posible para organizar a los hispanos con los escasos medios del arsenal local. Se instalaron nuevas baterías en el canal norte del Trocadero y en el Molino de Guerra y se reforzaron las que había en Dolores, Casería de Ossio, Lazareto, San Carlos y Punta Cantera, los fuertes San Luis y Puntales, se arman dos buques para proteger el arsenal y se cierra el saco interno de la bahía con una cadena flotante. Al final se decide desmantelar el San Luis, que tiene solo 3 cañones y 2 morteros, y llevar su batería al fuerte Matagorda, en el Trocadero, que ya tiene otras 3 piezas.[19] Rosily se dio cuenta de esto e intentó retrasar la batalla mediante cartas con las autoridades españolas ya que su única esperanza era la llegada del ejército imperial por tierra o hacerse con el arsenal. Debido a ello mueve sus naves a la Poza de Santa Isabel, una depresión circular de 300 metros de diámetro y 20 de profundidad ubicada en el centro de la bahía, a 500 metros de la playa Casería de San Fernando.

El espacio es muy estrecho para el correcto uso de los navíos españoles, así que decide dar prioridad a las cañoneras, que se ubicaron en la entrada de la bahía entre Matagorda y Puntales.[1] Se organizaron como fuerzas sutiles en tres divisiones mandadas por Apodaca. Su plan era ubicarlas en primera línea seguidas por las bombarderas, fuera del alcance de los galos, y aún más atrás los botes auxiliares con tropas y pertrechos listos para abordar o sacar a remolque cualquier buque de la zona que se pudiera. El *Príncipe de Asturias* y el *Terrible* darían apoyo a la escuadrilla. También se organizó una serie de banderas para coordinar mediante señales los navíos, baterías y fuerzas sutiles.

El 6 de junio, el presidente Saavedra a través de la Junta de Servilla y en nombre de la nación española declaró la guerra a Napoleón. Morla ordenó los preparativos para el ataque y el 9 de junio envía una advertencia a los franceses instándoles a la rendición incondicional en dos horas o «…soltaré mis fuegos de bombas y balas rasas (que serán rojas si V.E. se obstina)». Rosily se negó a capitular y el ataque empezó con el fuego de las baterías y las cañoneras españolas. La lucha comienza a las 16:00 horas. Los galos, bien ubicados, lograron rechazar por cinco horas estos ataques. Dos cañoneras son hundidas y siete seriamente dañadas, sufriendo 4 muertos y 5 heridos. En cambio, los franceses centraron su artillería contra las baterías costeras, especialmente en Punta Cantera, desmontada por *L'Algésiras* después de sufrir 8 muertos y 26 heridos. La flota francesa padece 13 fallecidos y 51 heridos.

El 10 de junio en la mañana, Rosily intentó negociar con Morla un permiso para que su escuadra pudiera salir sin ser atacados por españoles ni británicos pero le fue negado.[343] Durante la tarde los oficiales franceses se debaten entre atacar La Carraca, mal defendida o no. Temiendo encontrar una fuerte resistencia desisten del plan.[44] Entre tanto, a los españoles se les estaba agotando la pólvora y no era posible un nuevo ataque como el primer día. Se optó por instalar nuevas baterías simuladas y se sumó al combate el navío *Argonauta* salido de La Carraca, aunque no podía atacar por la falta de pólvora. Para impedir a los franceses tomar ese arsenal se bloqueó su paso hundiendo el navío *Miño* y la urca *Liberada*, cerca de Punta de la Clica.

El 11 de junio Rosily propone entregar su armamento y arriar sus banderas a cambio de permitir a su escuadra salir pacíficamente de la bahía con sus tripulantes, pero de nuevo se le niega. Los españoles deciden instalar 30 cañones de 36 libras en una batería entre Casería de Osio y Fadricas, se alistan nuevas bombarderas y cañoneras y se amenaza con usar balas rojas al dejarse ver los humos de los hornillos de las baterías.

El 14 de junio se volvió a intimar a la rendición a Rosily, quien ordenó durante la mañana sustituir los pabellones franceses por españoles. En total se entregaron 3.676 prisioneros y un botín de 5 navíos de línea y una fragata, 442 a 456 cañones de 36 y 24 libras, 1.651 quintales de pólvora, 1.429 fusiles, 1.069 bayonetas, 80 esmeriles, 50 carabinas, 505 pistolas, 1.096 sables, 425 chuzos, 101.568 balas de fusil, cargas completas para los cañones y cinco meses de provisiones.

Consecuencias

Después de la victoria, Saavedra envió una comisión encabezada por Morla a tratar con el gobierno de Londres. Este último, el 4 de julio, emitió una orden de cesar inmediatamente toda hostilidad entre británicos y españoles e iniciar una alianza contra Francia. Como diría el ministro de relaciones exteriores, George Canning: «Ya no recuerdo que la guerra ha existido entre España y Gran Bretaña. Toda nación que resista al exorbitante poder de Francia se convierte inmediatamente,

y cualesquiera que hayan sido sus relaciones anteriores con nosotros, en aliado natural de Gran Bretaña». La Junta Suprema procedió a premiar a todos los participantes y ascender a todos los oficiales españoles.

Los prisioneros franceses fueron recluidos en los navíos desarmados *Castilla* y *Argonauta*, habilitados como pontones para prisioneros. De estos, 35 que no eran naturales de Francia se enlistaron en los batallones de Marina de la Armada Real. Posteriormente esos pontones se convirtieron en focos de enfermedades al quedar abarrotados con los prisioneros de Bailén. Sin embargo, algunos oficiales galos, como Rosily, fueron liberados bajo juramento de no combatir a los españoles, con la misión de llevar personalmente las noticias de la rendición a Napoleón.

Legado

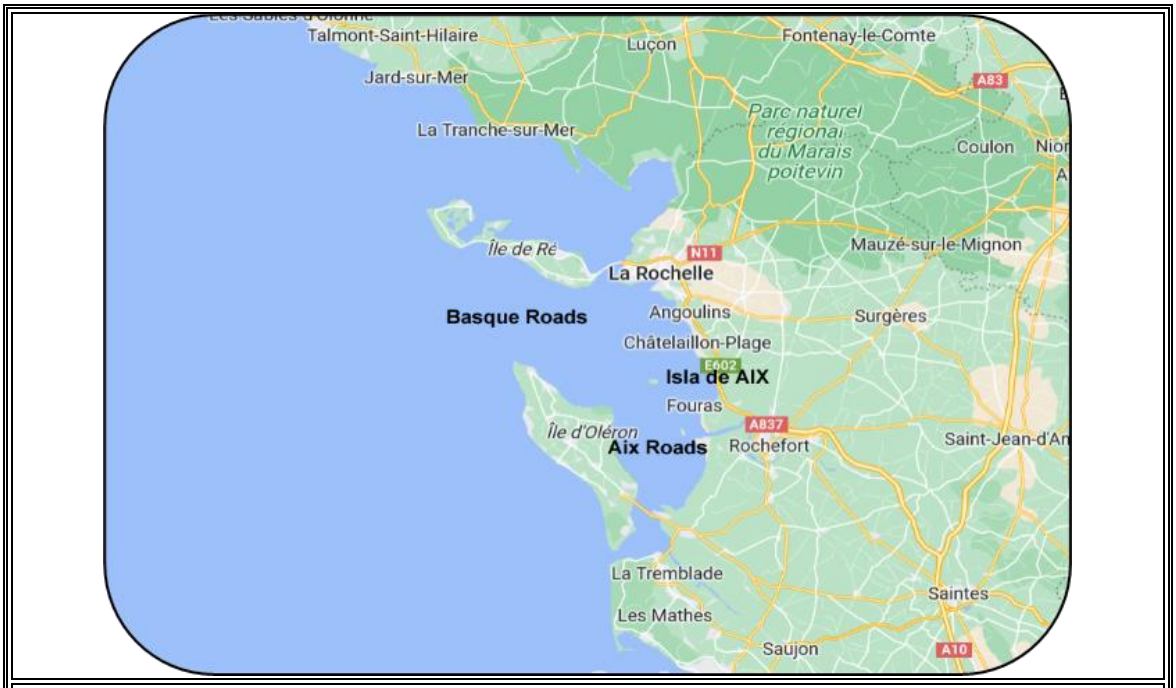
Los buques capturados fueron incorporados a la Armada Real, subiendo la moral de los hispanos. Estaban en perfectas condiciones y se sumaron al *L'Atlas*, navío de 74 cañones capturado intacto el 30 de mayo en Vigo.

Mucho se ha dicho que Trafalgar marcó la decadencia de la Armada Real, pero tres años después y sin contar los buques franceses capturados, seguía siendo el tercer poder naval del mundo con 37 navíos y 24 fragatas. Lo verdaderamente decisivo fue la guerra de independencia, donde se dio prioridad al ejército. La mayoría de los buques fueron desguazados por no poder mantenerlos económicamente y no se volvió a construir ninguno nuevo.[51] Además, los astilleros y otras industrias relacionadas fueron saqueadas y abandonadas, los cañones fueron cedidos al ejército y los marineros, carpinteros de ribera, calafates y otros operarios capacitados para construir y reparar naves fueron reclutados en levas. Durante el conflicto, solo se construyeron las fragatas *Cornelia* y *Carmen*, la corbeta *Abascal* y los bergantines *Alerta*, *Vengador* y *Voluntario*, todos en La Habana o Cavite.[52]

Sin su marina de guerra, le fue imposible a España mantener su imperio ultramarino. La debilidad fue tal que para reforzar a sus ejércitos en Perú, se compraron en 1818 navíos rusos pero causaron polémica por considerarse anticuados, ineficientes e insalubres.[54] Además, en la camarilla real que orquestó la compra no participaron oficiales navales. Cuando trataron de cruzar el océano Atlántico algunos se hundieron, otros tuvieron que volver a Cádiz y otros se amotinaron, causando el fracaso de la expedición. Al morir Fernando VII la Armada española constaba de solo 3 navíos de línea (*Heros*, *Soberano* y *Guerrero*), 5 fragatas, 4 corbetas, 8 bergantines, 7 goletas y 8 embarcaciones ligeras.

1809. 10 abril, Batalla de la isla de Aix[166][167][168]

Fecha	11–25 abril 1809
Lugar	Île-d'Aix, Francia
Resultado	Victoria británica
Comandantes	
James Gambier Lord Cochrane	Zacharie Allemand
Fuerzas en combate	
11 navíos, 7 fragatas, 4 bergantín-balandro, 2 barcazas-bomba, 6 bergantines, 1 goleta, 2 cúter, 40 transportes y brulotes, 3 barcazas de cohetes Congreve.	11 navíos, 4 fragatas
Bajas	
	4 navíos, 1 fragata



Isla de Aix, Basque y Aix Roads, Golfo de Vizcaya, Francia

La **batalla de la isla de Aix** (también llamada **Incidente de los brulotes** y **batalla de las Rutas Vascas, Battle of the Basque Roads**, **Battle of Aix Roads**, *Bataille de l'île d'Aix*, *Affaire des brûlots*, o *Bataille de la rade des Basques*) fue una batalla naval librada entre británicos y franceses entre el 11 y 12 de abril de 1809 en la embocadura del río Charente, al sur de la isla de Aix, Francia. Esta batalla se encuadra dentro de las operaciones militares de la 5ª Coalición.

En la noche del 11 de abril de 1809, el capitán de navío Thomas Cochrane dirigió un ataque contra una poderosa escuadra de navíos franceses anclados entre las islas de Oleron y Aix.

166 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_isla_de_Aix
167 https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_(Francia)
168 https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-moderna/20200203/473227820349/lord-cochrane-marino-guerras-napoleonicas-independencia-americana.html

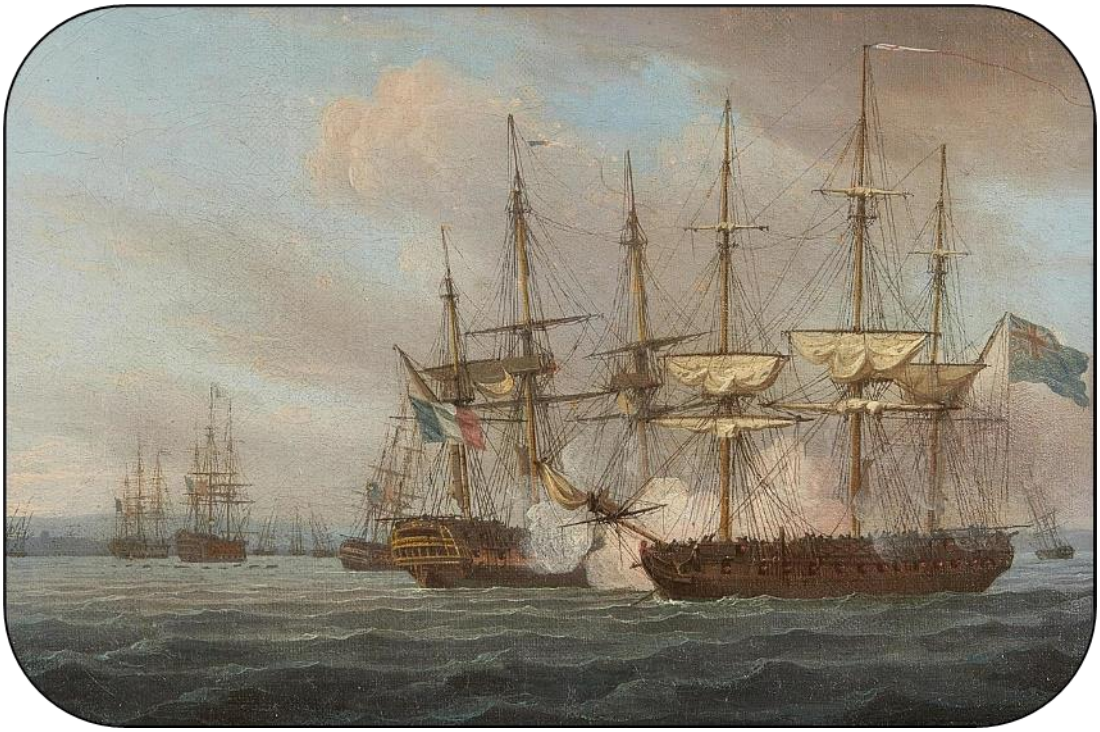
Antecedentes

A finales de 1808, los franceses se enteraron de que se estaba preparando una invasión británica de Martinica, por lo que dieron órdenes a Willaumez de zarpar y concentrarse con los escuadrones de Lorient y Rochefort y reforzar así la isla.

En 1809, la Royal Navy dominaba el Atlántico. Durante la Batalla de Trafalgar de 1805 y la Campaña del Atlántico de 1806, la Flota Atlántica francesa había sufrido graves pérdidas y los supervivientes quedaron atrapados en los puertos franceses de Bizkaia bajo un estrecho bloqueo de la Flota británica del Canal. La base francesa más grande estaba en Brest en Bretaña, donde el cuerpo principal de la flota francesa estaba fondeado al mando de Contre-amiral **Jean-Baptiste Willaumez**.

En febrero de 1809, la Flota Atlántica Francesa, se encontraba bloqueada en Brest, por la Flota Británica del Canal, pero de igual manera intentaron irrumpir en el Atlántico y reforzar la guarnición de Martinica, pero los franceses no pudieron escapar del golfo de Vizcaya y finalmente fondearon en las carreteras vascas, cerca de la base naval de Rochefort. Allí fueron vigilados durante marzo por la flota británica al mando del almirante Lord ***James Gambier***.

Las fuerzas enfrentadas



Cuadro de Thomas Sutherland de un cuadro de Thomas Whitcombe, 1817

Los británicos cuentan con 34 buques, de los que 11 son navíos de línea. El buque almirante es el *HMS Caledonia*, de 120 cañones. Los otros son buques de tercera clase, tres de ellos de 74 cañones o de 80 cañones.

Alinean 7 fragatas, de 44 a 32 cañones. El *HMS Mediator*, de 32 cañones, se usa como transporte y jugará un papel importante en el combate. La fragata *HMS Imperieuse* es el buque de Lord Cochrane.

Disponen de otros 40 navíos de transporte, entre los que se encuentran aquellos que serían transformados en brûlots. También tienen tres «navires-machines infernales» (sic) preparados por el coronel Congrève.

Una goleta, la *HMS Whiting*, y dos cotres affrétés, Nimrod y King Georges, se equipan con rampas para los cohetes «Congrève».

Los franceses reúnen 11 navíos de línea y 4 fragatas. El buque almirante es el poderoso *Océan* de 118 cañones. Dos de 80 cañones, de la clase *Tonnant*, el *Foudroyant* y el *Ville de Varsovie*

(mandado por el capitán de fragata Cuvillier) considerado, incluso por los británicos, como un magnífico navío. Siete navíos de 74 cañones (*Aquilon*, *Cassard*, *Jemmapes*, *Patriote*, *Regulus*, *Tonnerre* y *Tourville*), a los que se puede añadir el *Calcutta*, una presa británica, ex-Indiaman2, de 54 cañones. Se usa de transporte y lleva abundante equipamiento para las Antillas, como morteros, barriles de pólvora, harina, etc.

Las 4 fragatas son de 44 cañones: *Elbe*, *Hortense*, *Indienne* y *Pallas*.

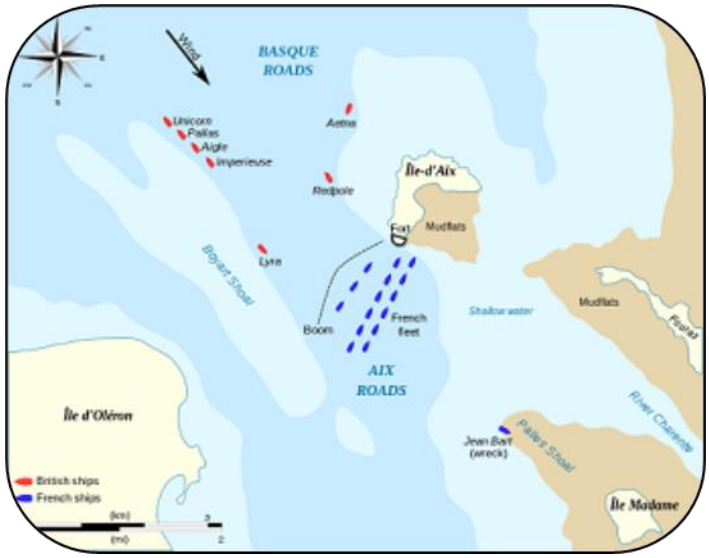
Cronología de los hechos

El 6 de abril llegó el buque bomba HMS Aetna, equipado con un mortero pesado, con William Congreve, inventor de un sistema de artillería de cohetes que se utilizaría en el ataque. Fue seguido por el primer convoy de 12 brulotes el 10 de abril, llevando el total de Cochrane a 24 brulotes, además de los buques explosivo para rematar su ataque. Con sus preparativos completos, Cochrane ordenó el ataque para la noche del 11 de abril, aunque Gambier se mostró reacio a permitir que sus marineros apoyaran a Lord Cochrane (que era un capitán de navío subordinado).

Ataque con cohetes Congreve

A medida que se acercaba la noche, quedó claro que el viento, aunque soplaba en la dirección correcta, era demasiado fuerte para permitir que los brulotes se encadenaran en escuadrones como estaba planeado, y cada uno recibió instrucciones para operar de forma independiente. A las 20:30, con el viento y la marea a su favor y la noche más oscura de lo esperado, los brulotes cortaron sus cables de ancla y comenzaron a navegar silenciosamente hacia la flota francesa.

Otras tripulaciones británicas, incluidas las de uno de los buques explosivos, perdieron el control y no tomaron parte en el ataque. Sin embargo, algunos, incluido el brulote líder bajo el mando personal de Cochrane, continuaron avanzando a gran velocidad, mientras el viento aumentaba gradualmente.



La carretera de **Aix** se convirtió en un escenario de "horror sublime": brulotes navegaban al azar a través del fondeadero, algunos pasaban entre los grandes cascos de la línea francesa. Los proyectiles de Aetna y miles de cohetes estallaron en medio de la confusión mientras los fuertes y todos los buques disparaban sus armas contra amenazas reales e imaginarias; lo cual daba lugar a una escena peculiarmente espantosa. Los brulotes alcanzaron la línea de fragatas francesas a las 21:45, cuando las fragatas cortaron sus cables de anclaje y se retiraron hacia el sureste por el canal. Los buques en llamas entonces impactaron la línea francesa; el Régulus fue alcanzado, la tripulación se defendió desesperadamente del brulote durante 15 minutos mientras el buque a la deriva de la línea se estrellaba contra el Tourville.

La duda: Gambier

Cuando amaneció el 12 de abril, muy pocas naves permanecían a flote, más específicamente solo el Cassard y el Foudroyant, llegando a la desembocadura del Charente con la marea, quedaron varados en el lodo y los bajíos rocosos del canal. El comandante británico Cochrane, de regreso en el Imperieuse, reconoció de inmediato que, aunque ningún buque francés había sido destruido directamente por el ataque, existía la oportunidad de aniquilar a la flota atlántica francesa en una sola mañana. En tierra y vulnerables, los buques franceses aislados podrían simplemente ser destruidos por un ataque convencional concertado en las carreteras de Aix, con solo las baterías y los dos buques restantes a flote para ofrecer resistencia.

Cuando los buques franceses comenzaron a ir a la deriva con la marea, Cochrane envió más señales, pero no hubo respuesta de la distante flota británica al mando de Gambier. Cuando las tripulaciones francesas comenzaron la laboriosa tarea de reflotar sus buques a las 9:30 de la mañana, Cochrane señaló que el enemigo se prepara para desvararse. A las 09:35 Gambier ordenó a su flota que levar anclas y luego rescindió la orden, en lugar de celebrar una conferencia en el buque insignia para todos sus comandantes. Finalmente, la flota zarpó a las 10:45 am.

A las 11:30 am Gambier ordenó un alto después de solo 3 millas náuticas (5,6 km), y los buques fondearon una vez más cerca de Île-d'Aix mientras el almirante realizaba una conferencia con sus comandantes. Al hacerlo, Gambier evitó notoriamente hacer cualquier señal que pudiera indicar que tenía la intención de un ataque, incluso deletreando algunas señales largas para evitar usar la bandera que significaba estar listo para la batalla.

El historiador *Robert Harvey* describió el suceso como **"uno de los actos más despreciables de cualquier comandante en jefe en la historia naval británica"**. Uno a uno los buques franceses que habían encallado comenzaron a reflotar, mientras Gambier dudaba. Foudroyant y Cassard, temiendo un ataque de la flota británica, se retiraron por Charente a las 12:45 y ambos aterrizaron en Fouras.

Estrategia británica: Cochrane

A las 13:00 pm, Cochrane, con su impaciencia y furia en aumento, permitió deliberadamente al Imperieusea la deriva, primero por la popa por el canal hacia la flota francesa, haciendo la señal de que los buques enemigos estaban navegando, luego que estaban en peligro, y requería ser asistido de inmediato. A las 14:00 pm comenzó un fuego constante contra el buque varado. Cochrane había forzado la mano de Gambier a la batalla, a pesar de su deseo de evitar el combate; pero al haber solicitado ayuda, el almirante no podía permitir que una de sus fragatas luchara contra toda la flota francesa sin ayuda, y de mala gana instruyó a la gran fragata británica a para unirse al escuadrón costero, entrar en Aix Roads y apoyar a Cochrane.

CN Thomas Alexander Cochrane

Refuerzos británicos

A las 15:20 entraron en Basque Roads los refuerzos británicos, justo cuando la tripulación de Calcuta abandonaba el buque y se retiraba a través del bajío. Formando una línea de batalla, los británicos abrieron un fuerte fuego en la cercana, y aún en tierra, Ville de Varsovie mientras Beagle, armado con pesadas carronadas, se acercó a la costa y se colocó frente a la proa de Aquilon y aniquiló a los franceses. Durante dos horas los inmóviles buques franceses fueron golpeados por la línea británica con poca respuesta, hasta que a las 17:30 ambos izaron banderas indicando que se habían rendido.

Poco después, la tripulación el Tonnerre naufragado abandonó su buque y le prendió fuego. El buque francés fue destruido por la explosión de un cargador a las 19:30, seguido a las 20:30 por Calcuta, que había sido incendiado por error por un grupo de abordaje británico demasiado entusiasta, una enorme explosión. La mayoría de los buques británicos habían sufrido daños menores y bajas por el fuego de las baterías de cañones en Île-d'Aix, donde Revenge se había varado temporalmente durante la noche y sufrió 18 bajas. Las pérdidas francesas fueron menores excepto en Ville de Varsovie, que había sufrido alrededor de 100 bajas en el intercambio.

En este punto, 6 buques franceses supervivientes; el Océan, cuatro de la línea y la fragata Indienne, permanecieron encallados cerca de la desembocadura del Charente, mientras que el resto de la flota había escapado río arriba para asegurar fondeaderos. Durante la noche, el viento soplaba

desde tierra, haciendo que un ataque con fuego contra fuego no fuera práctico, por lo que los británicos se contentaron con prender fuego a Ville de Varsovie y Aquilon.

La vista de los naufragios en llamas en la noche una vez más sembró el pánico en toda la flota francesa, los buques varados abrieron un intenso fuego sobre los buques hundidos en el supuesto de que eran brulotes. El comandante Lacaille de Tourville estaba tan nervioso que inmediatamente ordenó a su tripulación que abandonara el buque y le prendiera fuego. A la mañana siguiente descubrieron que el intendente del buque, Eugéne-Joseph-Romain Bourgeois, había permanecido a bordo, no convencido por la orden de Lacaille, y había rechazado, sin ayuda, un intento británico de abordar y capturar el buque. Durante la noche se le habían unido unos 30 marineros, manteniendo al Tourville en manos francesas hasta que llegó el amanecer y el resto de la tripulación regresó.

Continúa la batalla

El 13 de abril, a las 08:00 am se ordenó un nuevo ataque contra los buques que quedaban varados en la desembocadura del Charente. A las 11:00 am las pequeñas embarcaciones estaban en posición, y abrieron fuego contra el buque insignia francés. El bombardeo continuó durante todo el día, aunque con poco efecto. Los británicos durante la noche no reanudaron el ataque y, en la mañana siguiente, descubrieron que la mayoría de los buques franceses se habían retirado con éxito por Charente. Durante los días venideros se realizaron otros esfuerzos de ataques para rescatar partes de las flotas que vagaban por la zona, pero en algunos casos fue imposible. Por lo que el 29 de abril, el navío británico al mando de Gambier, abandonó su bloqueo del río y navegó con su flota hacia Inglaterra.

Consecuencias

Esta batalla fue una victoria para los británicos; ya que tanto las embarcaciones, como las bajas francesas fueron significativas, ya que las pérdidas por parte de los mismo se reflejaron en tres buques franceses de línea, un cuarto de clase, una fragata y gran parte del resto de la flota de Brest sufrió graves daños y requirió extensas reparaciones; Océan y Foudroyant estaban en un estado particularmente pobre, se estimaban entre 150 y 200 fallecidos, mientras que las pérdidas británicas fueron sólo 13 muertos y 30 heridos. Pero lo que más daño sufrió fue la moral de la flota francesa, quedaron desanimados lamentándose de su situación.

Controversias

Para ambos países las ramificaciones legales de la batalla tuvieron sus consecuencias. Los historiadores han repartido la culpa de la derrota francesa entre Allemand y Jean-Baptiste Willaumez. Algunos franceses se enfrentaron a un consejo de guerra en el cual fueron acusados por diversos motivos cuatro de sus comandantes por la facilidad de abandonar sus buques y no seguir las órdenes, otros fueron condenados por varios cargos y declarados culpables por la derrota en la batalla. En Gran Bretaña, la conducta de Gambier ha sido criticada por historiadores desde la batalla.

Cochrane, que había logrado un éxito parcial al principio de la operación, pretendía continuar avanzando, ante la rotunda negativa del almirante. Convencido como estaba de haber podido hundir o capturar a la flota francesa, su temperamento vehemente le llevó a **acusar a su superior ante el Parlamento**.

El proceso derivó en un consejo de guerra en el que lord Gambier fue exonerado, y Cochrane, que se ganó el odio del almirante y de la élite naval británica, fue sancionado con **la retirada del rango militar**. A partir de entonces, con demasiadas enemistades por todas partes, decidió volver a la política. En su labor como diputado se ganó la animosidad de sus antiguos superiores, pues denunció las arbitrariedades y abusos que sufrían los tripulantes de la Royal Navy.

Como consecuencia de esta postura, en 1814 es **acusado de participar en el Gran Fraude de la Bolsa de Londres**. Se hizo correr la falsa noticia de que Napoleón había sido derrotado, lo que provocó un aumento colosal en el valor de los títulos públicos. La venta de una gran cantidad de acciones del gobierno el mismo día dio lugar a una investigación. Uno de los involucrados era el tío de Thomas, Andrew Cochrane-Johnstone.

Juzgado como cómplice en un dudoso proceso, Thomas fue condenado a una hora en la picota pública, un año de prisión, mil libras de multa, el despido de la Royal Navy y la **destitución de su título de caballero**. La picota se eliminó de la sentencia debido al temor de que sus partidarios provocaran graves disturbios.

“Hallándome a la sazón desposeído de mi empleo, por habérseme injustamente expulsado del servicio naval británico, a efecto de las maquinaciones del poderoso partido político que yo había agraviado [...], acepté la propuesta”, afirma el propio Cochrane en sus memorias. Viajó a Chile y, en noviembre de 1818, de manos del mismo O’Higgins, recibió el nombramiento de **vicealmirante y comandante en jefe de la armada chilena**.

1811, 13 marzo, Primera Batalla Naval de Lissa[169]

Por **Joan Comas**

Introducción

A veces es curioso como un emplazamiento estratégico se convierte en batalla más de una ocasión a lo largo de la historia. Esta característica normalmente viene acompañada de la de "batalla terrestre", pero también podemos hallar ejemplos en el mar; este es el caso de la **batalla de Lissa** de 1811. Esta batalla naval destaca, porque no estuvo comandada por ningún almirante y también por la **ausencia de los grandes y legendarios navíos de primera clase** de porte de 100 cañones, que a lo largo de sus tres puentes casi involuntariamente asociamos en la mente cuando pensamos en los combates navales de las guerras napoleónicas. Fue un curioso combate entre escuadras comandadas por capitanes, que a primera vista bien podía parecer un Trafalgar a la inversa (por la posición de las flotas); pero con un curioso resultado, que bien nos enseña que tácticas se podrían haber usado aquel fatídico día si la escuadra española no hubiese estado subordinada a incompetentes oficiales franceses.

Es importante no confundir este enfrentamiento con la otra batalla con el mismo nombre, que ocurrió 55 años después en el mismo emplazamiento, entre la recién fundada flota real italiana y la armada imperial austriaca durante la Tercera guerra de la independencia italiana, en el marco de la guerra Austro-Prusiana; no por eso menos interesante, la cual será tratada en otra ocasión.

Contexto histórico

Tras adueñarse de Italia, en especial de Venecia pues controlaba la actual costa de Croacia; **Napoleón ambicionaba el control del Mediterráneo**, cosa que no solo se convertiría en una piedra en los zapatos de Gran Bretaña sino un bálsamo por su recién convertido en aliado Alejandro I, Zar de Rusia, contra su enemigo tradicional, el imperio Otomano.

Para frenar su creciente poder **los británicos tomaron la isla de Lissa** (en el Adriático) para utilizarla como base de operaciones contra la costa y el comercio francés. Tras varios choques de desgaste por ambas partes **los franceses se apoderaron de la isla** cosa que propició a un contrataque británico.

[169] https://www.todoababor.es/historia/batalla-de-lissa-1811/

Finalmente, tras conseguir una flota mayor y una gran cantidad de tropas los franceses se vieron preparados para lanzar su ataque definitivo al puerto de la mencionada isla. Pronto el "anti-Villeneuve" mediría sus fuerzas contra el "discípulo de Nelson".

Comandantes

El comandante de la escuadra francesa era el capitán de navío **Bernard Dubordieu**, quien por su historial de servicios se puede ver que era un buen oficial; natural de Bayona empezó a navegar en la marina mercante a la erad de 16 años y más tarde entró en la escuela hidrográfica de su ciudad.

Con el estallido de la revolución Dubordieu se alistó en la armada republicana, donde a causa de los continuos cambios de organización fue ascendiendo rápidamente hasta ser timonel; donde destacó por sus conocimientos de navegación.

Con el rango de guardiamarina combatió bajo el mando del almirante Latouche Tréville, el único marino francés que llegó a causar problemas a Nelson. Aunque su estrella declinó cuando el puerto de Toulon fue tomado por los británicos en nombre del niño rey Luis XVII, Dubourdieu trató de escapar, pero fracasó y como resultado fue trasladado a unos pontones navales en Gibraltar.

Tras cuatro meses, no conforme con su situación Dubourdieu y 20 soldados que le siguieron trataron de volver a evadirse, esta vez **robaron un buque británico** y navegaron hasta llegar a aguas francesas. Tal proeza que le valió más tarde el ascenso a teniente junto a las felicitaciones de la Convención Nacional.

Fue hecho prisionero otra vez **tras un duro combate con un buque británico de mayor porte**, aunque se resistió por más de dos horas hasta ser herido de gravedad en la pierna. Liberado en uno de los múltiples intercambios de prisioneros de aquel periodo, sirvió en otras acciones como la evacuación de los franceses de Egipto, en Martinica contra tres buques ingleses, en el rescate de otro buque de guerra francés durante su naufragio a causa de un huracán (no dudando ni un segundo en saltar a la aguas embravecidas para salvar a sus compañeros de armas) y **capturar cerca de Corfú varios buques corsarios ingleses** con un total de 300 prisioneros; cosa que le hizo merecedor de los galones de capitán de navío.

Había sido recompensado con la **Legión de honor** (grado caballero) y más tarde de oficial y con la Orden de la corona de hierro (clase caballero) por capturar el **puerto de la isla de Lissa**. Y tras una recomendación del Virrey de Italia (hijo adoptivo del Gran Corso) en breve seria ascendido a contralmirante. Quedaba claro que esta vez el comandante francés no era un Villeneuve.

Por otra parte, el capitán al mando de la flota inglesa era **William Hoste** y se podría describir como el prototipo de capitán inglés, es decir, embarcado desde la tierna erad de cinco años como sirviente del capitán. Era una práctica común que permitía familiarizarse con la náutica, preparar su examen de guardiamarina y crear unos valiosísimos lazos de amistad con otros futuros capitanes, cosa que era muy útil a la hora de combatir o buscar apoyos. Aunque no llegó a navegar hasta los doce, sí combatió en las **batallas de Génova e islas Hyères** durante la revolución francesa.

Sirvió con el renombrado almirante Samuel Hood quien lo describió como "un chico inteligente" pero carecía de influencias dentro de la institución para poder ascender; cosa que cambió cuando conoció al que sería su "maestro" el almirante Horatio Nelson. Siguiendo la estela de su mentor Hoste participó en las batallas de San Vicente, Santa Cruz de Tenerife y en el Nilo destacando y valiéndole el ascenso a capitán a los 18 años.

Debido a que se encontraba en una misión diplomática en Argel **no pudo por pocos días participar en Trafalgar**, cosa que lamentó, especialmente por la muerte del almirante. Tras este mal momento participó en las campañas de corso del mar Adriático; **llegando a capturar a 200 buques enemigos** y demostrando ser un digno discípulo de su ilustre "maestro".

Composición de las escuadras

Escuadra británica (usando la enseña roja):	• HMS *Amphion*. Fragata de 5ª clase de porte 32 cañones • HMS *Active*. Fragata de 5ª clase de porte 32 cañones • HMS *Volage*. Fragata de 6ª clase de porte 32 cañones • HMS *Cerberus*. Fragata de 5ª clase de porte 32 cañones
Escuadra Francoitaliana:	División de barlovento • *Favorite*. Fragata de 5ªclasse de porte 40 cañones • *Flore*. Fragata de 5ªclasse de porte 40 cañones • *Bellona*. Fragata de 5ªclasse de porte 32 cañones División de sotavento • *Danaé*. Fragata de 5ªclasse de porte 40 cañones • *Corona*. Fragata de 5ªclasse de porte 40 cañones • *Carolina*. Fragata de 5ªclasse de porte 32 cañones Buques menores (no intervinieron directamente) Grupo destinado al puerto de San Jorge • *Mercure*. Bergantín, 16 cañones • *Principessa di Bologna*. Goleta, 10 cañones • *Gazelle*. Cañonera, 1 cañón Grupo destinado al puerto de Camisa • *Principessa Augusta*. Goleta, 16 cañones • *Eugenio*. Jabeque, 6 cañones • *Lodola*. Cañonera, 2 cañones

Tácticas

Plan de batalla francés

Consciente de que las "clásicas" tácticas defensivas de la marina francesa no servirían, **Dubourdieu optó por tácticas ofensivas**, en concreto dividió su flota en dos divisiones de tres buques cada una: la división situada en barlovento y la situada en sotavento. La idea era romper su línea de batalla por dos puntos diferentes y destruir o abordar al enemigo con un fuego cruzado. Dicha acción realmente **recordaba el ataque de Nelson contra la flota franco-española**.

Pese a todo no confió solo en la superioridad numérica, bien sabía por experiencia que **los ingleses eran un duro oponente** y destacaban no solo en la rápida recarga de sus cañones, sino también en las luchas cuerpo a cuerpo durante los abordajes. Por este motivo ordenó a todas las tropas que tenían que realizar el desembarco, que se preparasen para abordar a los navíos ingleses en caso de abordaje.

Plan de batalla británico

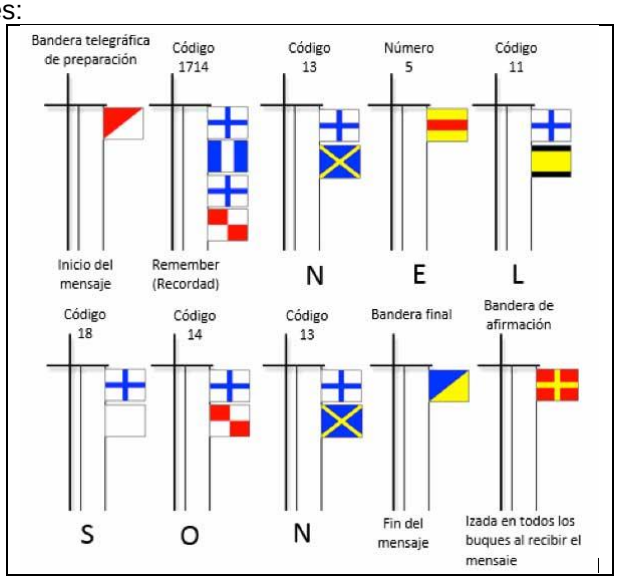
Hoste por su parte **evitó una batalla a mar abierto** donde su desventaja aun sería más fuerte. Por este motivo navegó en paralelo con la costa, evitando ser rodeados por las fuerza numéricamente superiores de Francia-Italia. Como formación **Hoste eligió la "clásica" línea recta de batalla**, con los navíos bien juntos sería muy difícil romper su línea y también podría cañonear a los primeros buques de la formación enemiga sin que estos (al llevar los cañones a los costados) pudiesen responder. Cosa que, si apuntaban con precisión, podrían causar grandes daños antes de que los franceses e italianos pudiesen responder.

La batalla

Primeros movimientos

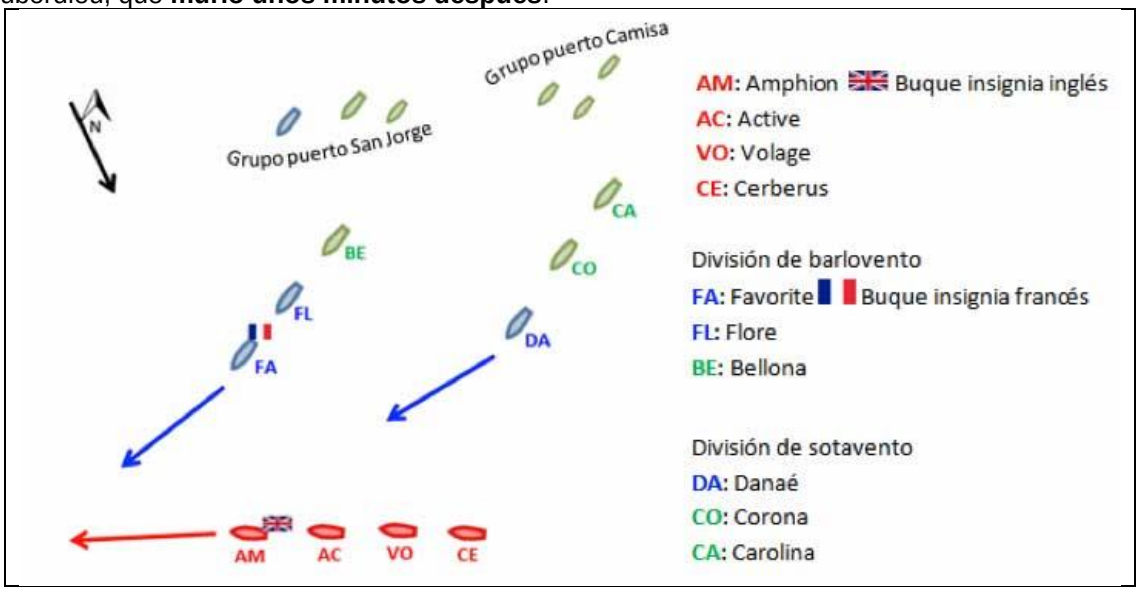
Las flotas formaron de la forma ya descrita; pero de repente el viento aflojó, no llegando a superar ni siquiera los tres nudos; con ello empezó un lento avance de las flotas que duraría casi tres horas. Mientras Hoste no pudo sino pensar en Trafalgar y también el efecto de la famosa señal de Lord Nelson: "*Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber*" por eso ordeno izar las banderas de señales con el siguiente mensaje "**Recordad a Nelson**" (Remember Nelson) dicho mensaje resultó, las tripulaciones quedaron motivadas y lanzaron gritos de entusiasmo.

Por aquel entonces todavía se empleaba la versión mejorada del contralmirante Home R. Popham del sistema de señales creado por el almirante Lord Howe que en 1813 contaba con **6.000 frases y 30.000 palabras**; pero existían palabras y nombres que no figuraban cuya transmisión era más larga. Tras investigar acerca del código Popham esta fue probablemente la forma en que el capitán Hoste envió su texto a los demás buques:



Mientras en el bando francoitaliano **el capitán Dubordieu se daba cuenta que tenía que modificar sus planes**, inicialmente quería romper la línea pasando entre el buque insignia inglés *Amphion* y el segundo de la línea, de este modo podía barrer la popa del primero. Pero debido a lo juntos que se hallaban los navíos enemigos no era posible. Ante este obstáculo **decidió dirigirse hacia el ya mencionado al buque insignia** y dejarlo fuera de combate tras un abordaje; cosa que, si lo conseguía, rompería la cadena de mando y los demás buques se hallarían en desorden y sin comunicarse con su comandante.

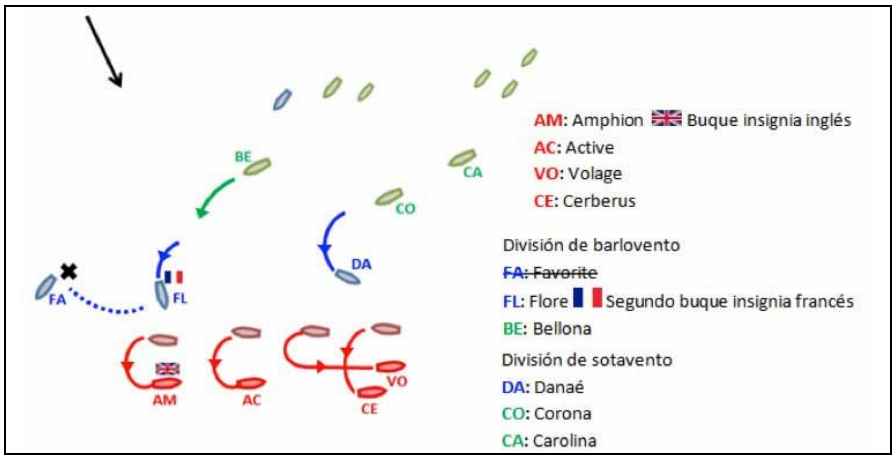
Hoste vio enseguida las intenciones francesas, por lo que mandó cargar un cañón de 5,5 pulgadas con 750 balas de mosquete. Pronto cuando el buque insignia francés se hallaba a la distancia perfecta abrieron fuego. **El impacto fue brutal**, las balas barrieron toda la cubierta del *Favorite* segando muchas vidas y dejando docenas de heridos, entre ellos el mismo capitán Dubordieu, que **murió unos minutos después**.



La gran maniobra

Pese aquel terrible percance **los franceses no se iban a rendir tan fácilmente** y el comandante del *Flore* el capitán Jean-Alexandre Péridier, asumió el mando de la flota, quien maniobró para aprovechar su superioridad numérica.

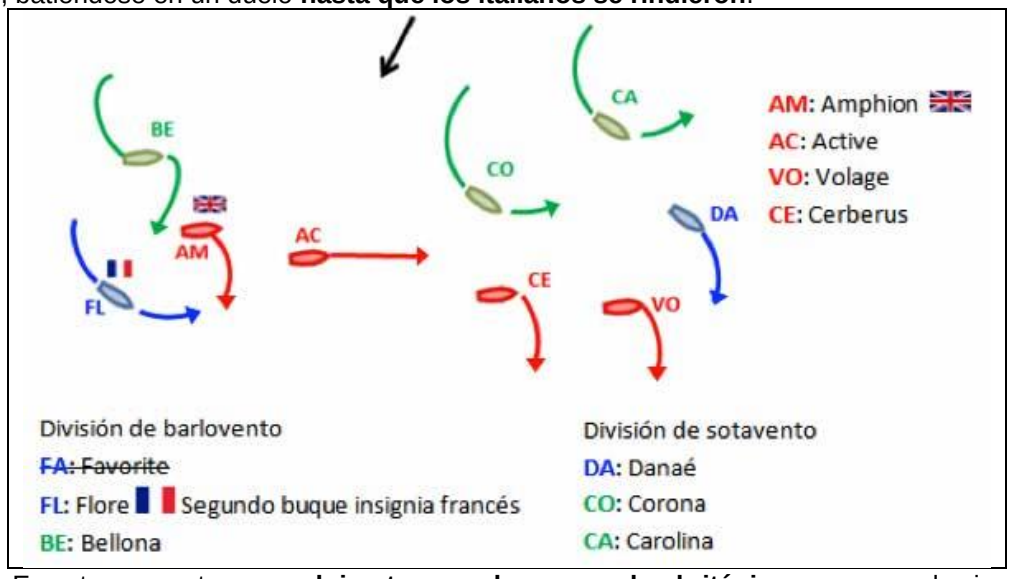
Entonces Hoste ordenó que **toda la escuadra virase simultáneamente en redondo por babor**. Esta maniobra desconcertó tanto a franceses como a italianos, pues no sabían que pretendían los británicos, ¿volver al puerto o continuar enfrentándose? Este hecho los llevó a desorganizarse. Mientras el navío *Favorite* se retiró del combate, pero con muy pocas personas disponibles para gobernarlo, **acabó encallando y hundiéndose**; sus supervivientes fueron recogidos por los buques menores.



Después de perder al *Favorite* **la confusión fue total** y la formación de la flota francoitaliana se rompió. Aun así, la batalla continuó y los buques restantes de la división de barlovento **alcanzaron el buque insignia británico**, mientras la división de sotavento atacaba al *Cerberus* y el *Volage*, este último adelantándose.

La cacería

Tras la desbandada **cada buque eligió un contendiente**; Hoste centró su atención contra el nuevo buque insignia quien le barrió la popa causándole terribles daños. Mientras el *Cerberus* y el *Volage* combatieron contra el buque italiano *Carolina* y el francés *Danaé* causándose daños similares. Por su parte el *Active* se lanzó contra el *Corona* para aliviar la situación del *Cerberus* y el *Volage*, batiéndose en un duelo **hasta que los italianos se rindieron**.



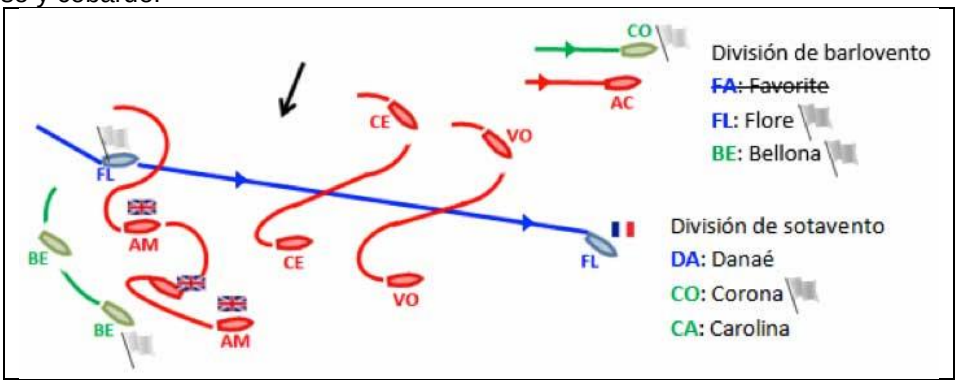
En este momento **se produjo otro gran logro para los británicos**, ya que solo cinco minutos después de iniciar el duelo, el capitán del Flore, Jean-Alexandre Péridier estaba gravemente herido y sus oficiales asumieron el mando. Viéndose sobrepasados por la situación, **decidieron arriar su pabellón de combate** en señal de rendición y lo arrojaron por la borda.

Acto seguido, Hoste ceso el fuego y se dirigió contra el buque italiano *Bellona* con quien tendría un duro enfrentamiento que se alargaría hasta mediodía, incluso la pequeña goleta *Principessa Augusta* **intentó ayudar a sus compatriotas**, aunque su escaso poder de fuego poco pudo hacer ante la tenacidad de los británicos.

El final de la batalla

Con la rendición final del *Bellona* y la **captura del segundo buque insignia**, el destino del combate estaba sellado. Los buques menores junto al *Danaé* y *Carolina* se habían retirado; el *Favorite* yacía en el reino de Neptuno… Pero aquella jornada llena de heroísmo y sufrimiento por ambas partes en seguida quedó en entredicho con **la infamia que protagonizaron los oficiales del navío *Flore***.

Aprovechando el desorden de después del combate y la dificultad para responder de los marinos del *Amphion* tras su combate con los italianos, **decidieron olvidar su rendición**, volviendo a izar las velas y huyeron pasando tranquilamente por medio de los buques ingleses. Este hecho **provocó la furia de los británicos**, especialmente al capitán Hoste, quien calificó este hecho de deshonroso y cobarde.



La *Flore* se había rendido al arriar el pabellón de combate y las velas en cesar las hostilidades, **por este motivo los ingleses no atacaron más al pertrechado navío**. Y según el comportamiento de la época el oficial al mando tenía que esperar instrucciones como “diríjase a puerto” o esperar que una tripulación inglesa de presa tomase el mando de su buque, **pues al rendirse se convertían automáticamente en prisioneros de guerra**; los ingleses lo sabían y no esperaron tal acto.

Debido a los daños recibidos, los ingleses reusaron perseguirles; pero Hoste mandó una carta a los franceses con sus quejas y exigiendo que cumpliesen con su palabra. **Los franceses nunca le contestaron**, de este modo mancillaron con su deshonor la bandera tricolor que volvía a flamear orgullosamente en sus mástiles y a la maltrecha armada imperial francesa, que durante las guerras napoleónicas **en muy pocas ocasiones saborearía el significado de la palabra victoria**.

El balance final quedó en **45 muertos y 145 heridos** en el bando vencedor, más **700 bajas** entre muertos, heridos y prisioneros en el francés; sin contar **dos buques capturados y uno hundido**.

Premios

Las recompensas en el bando británico fueron importantes, **William Hoste fue condecorado con la Naval Gold Medal** (versión para almirantes, comodoros y capitanes al mando) más tarde por sus acciones en el Mediterráneo fue ennoblecido con el título baronet y recibió la muy honorable orden de Bath.

Sus capitanes recibieron la Naval Gold Medal (versión de capitanes subordinados) y los tenientes fueron ascendidos a capitanes. En 1847 los supervivientes de la batalla recibieron la Naval General Service Medal del gobierno de la reina Victoria I.

Por su parte un frustrado Napoleón dijo sobre su fallecido capitán:

Dubordieu, un valiente luchador; pero acostumbrado a acciones individuales, no era lo suficientemente grande como para ejecutar grandes fuerzas.

Pese a esta **cruel crítica**, la viuda de Bernard Dubordieu recibió una pensión de 2.500 francos, la que le correspondería a un contralmirante. Su tercer hijo seguirá la estela de su padre y fue vicealmirante a cargo de la prefectura de Toulon. En la actualidad un muelle de Bayona lleva su nombre.

Por increíble que parezca **no hay constancia de haber habido un castigo para los oficiales de la *Flore***. Si sabemos que su maltrecho capitán Jean-Alexandre Péridier fue premiado con la Orden de la corona de hierro (clase caballero) de manos del Virrey de Italia y unos meses más tarde

recibió el rango de gran oficial de la Legión de honor. Curiosas recompensas teniendo en cuenta que ni siquiera se hallaba al mando en el momento de su mítica “evasión”.

Con la caída en desgracia del Gran Corso se terminó el reino italiano que había creado, aunque la semilla terminaría germinando y pronto surgió el sentimiento de crear una Italia unificada; será en este momento cuando los “herederos” de los buques *Bellona*, *Corona* y *Carolina* volverían a entrar en combate en las costas de la isla de Lissa, poniendo a prueba el valor de sus marinos y la determinación de sus comandantes contra un enemigo muy diferente.

1811, 13 marzo, Batalla de Lissa[170]

Fecha	13 de marzo de 1811
Lugar	Mar Adriático, costa norte de isla de Lissa.
Resultado	Decisiva victoria británica
Beligerantes	
Reino Unido	Imperio francés Reino de Italia
Comandantes	
William Hoste	Bernard Dubourdieu † Alexander Gifflenga
Fuerzas en combate	
• 3 fragatas • 22 cañoneras	• 6 fragatas • 1 bergantín • 5 buques menores
Bajas	
45 muertos 145 heridos	Aproximadamente 700 muertos, heridos y prisioneros 3 buques perdidos

La **batalla de Lissa**, que tuvo lugar el 13 de marzo de 1811, fue un enfrentamiento naval entre una escuadra británica y una coalición de naves francesas y venecianas durante la campaña del Adriático de las guerras napoleónicas. En este combate ambas flotas lucharon por la posesión geoestratégica de la isla adriática de Lissa,[2] desde la cual los buques británicos interrumpían el tráfico marítimo francés. Los franceses necesitaban controlar el mar Adriático para abastecer a su ejército en Iliria, por lo que prepararon una fuerza de invasión en marzo de 1811. El ejército invasor estaba formado por seis fragatas, numerosas embarcaciones más pequeñas y un batallón de soldados italianos.

La fuerza francesa, liderada por Bernard Dubourdieu, se encontró con el capitán inglés William Hoste, quien estaba al mando de los cuatro buques con base en la isla. En la batalla que se produjo, Hoste hundió el buque insignia francés, capturó otros dos navíos e hizo huir al resto. La batalla supuso una importante victoria británica debido a la importante diferencia de tamaño de las flotas y al mensaje enviado por Hoste. Mediante señas, Hoste dijo a los franceses mientras éstos se retiraban: «Recordad a Nelson». Tras esto llevó al buque insignia francés hacia la orilla y volvió con su escuadra. Se la considera una de las más brillantes batallas navales de la guerra.

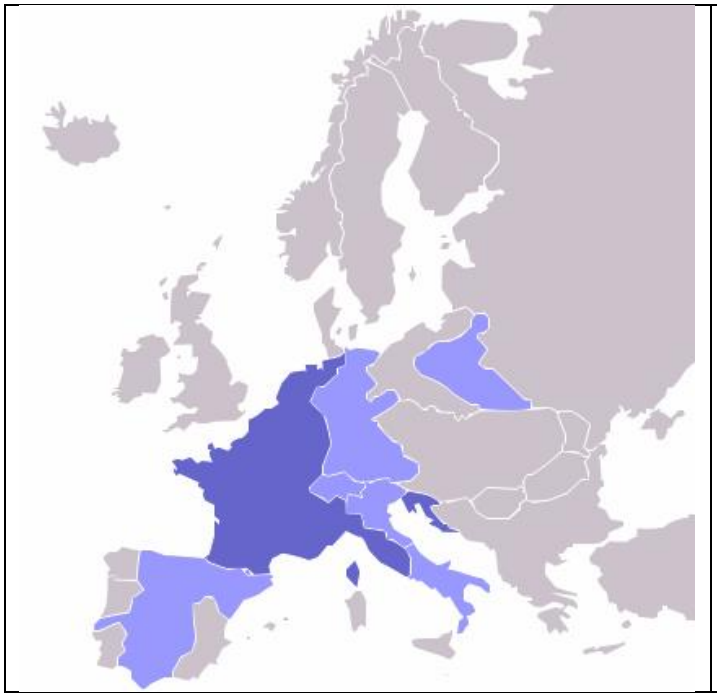
Situación

Se conocen como guerras napoleónicas al conjunto de conflictos que enfrentaron al ejército francés del Emperador Napoleón Bonaparte contra sus oponentes europeos. Las guerras comenzaron en 1799, con la subida al poder de Napoleón. La guerra de la Quinta Coalición acabó en 1809 con el Tratado de Schönbrunn, mediante el cual Francia tomó posesión de la única zona del Adriático que no estaba bajo su mando: las Provincias Ilirias. Con este tratado no se hizo más que oficializar el control que ya ejercía Napoleón sobre esta región desde 1805 y sobre todo el mar Adriático desde el Tratado de Tilsit en 1807.

[170] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Lissa_(1811)

La batalla de Lissa, 13 de marzo de 1811, pintura de Henri Merke.

En el Tratado de Tilsit, Rusia concedió a Francia el control sobre la República de las Islas Jónicas retirando sus propias tropas de la región y dando a Napoleón libertad para actuar en el Adriático. En Schönbrunn, Napoleón consiguió que Iliria pasase a formar parte de Francia y por tanto estar bajo su mando directo. Esto no lo había logrado con todos sus dominios, como por ejemplo el Reino de Italia, el cual, pese a estar gobernado por el Emperador, era nominalmente independiente. Este dominio de toda la costa adriática le permitía transportar sin oposición sus tropas a los Balcanes. El ejército francés destacado en las Provincias Ilirias estaba preparado para una eventual invasión franco-rusa al Imperio otomano. Francia y Rusia habían firmado un acuerdo de mutuo apoyo militar contra los otomanos.



Extensión del Primer Imperio francés a comienzos de 1811

- ☐ Tierras bajo poder directo de Napoleón. (AZUL)
- ☐ Estados satélite y territorios conquistados.(CELESTE)

Para interrumpir los preparativos de este ejército, la Marina Real Británica, que controlaba la práctica totalidad del Mediterráneo desde la batalla de Trafalgar en 1805, tomó la isla dálmata de Lissa en 1807 y la usó de base para lanzar ataques costeros a los puertos de Italia e Iliria. Con estas

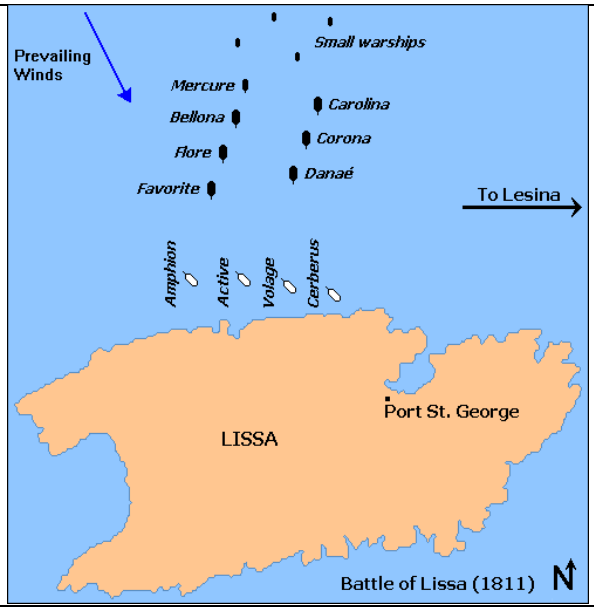
operaciones capturaron numerosos buques y provocaron el pánico y numerosos problemas al control francés de la región. Para contrarrestar los efectos de la Marina Real, Francia aprobó un proyecto de construcción de buques en los puertos italianos, especialmente en Venecia, y envió varias fragatas a proteger los astilleros. Las fuerzas franco-venecianas del comodoro Bernard Dubourdieu fueron incapaces de forzar a la pequeña flota británica de William Hoste a presentar batalla en mar abierto, donde la superioridad numérica de Dubordieu le hubiese dado una ventaja que hubiese resultado fatal para Hoste. En lugar de esto, las escuadras británica y francesa se dedicaron a llevar a cabo una campaña de pequeñas incursiones durante el año 1810.

En octubre de 1810, Dubordieu desembarcó 700 soldados italianos en Lissa aprovechando que Hoste se encontraba en el sur del Adriático. La isla había quedado bajo el mando de James Lew y Robert Kingston, quienes se trasladaron con toda la población de la isla y todas sus provisiones a las montañas. Las tropas italianas tomaron posesión de la principal ciudad de la isla, Port Saint George, la cual encontraron completamente abandonada. Los franceses y los italianos incendiaron pequeñas embarcaciones del puerto y capturaron otras, aunque no se quedaron en la isla más de siete horas, retirándose antes de que Hoste volviese. Durante el resto del año la situación estuvo tranquila. A la escuadra británica se le añadió el navío de línea HMS *Montagu*, con el cual los británicos ganaron superioridad frente a los franceses.

A principios de 1811 las campañas de incursiones se reemprendieron y los continuos ataques británicos a lo largo de la costa italiana llevaron a Dubourdieu a organizar una segunda invasión de Lissa. Aprovechando la ventaja que les dio la ausencia temporal del *Montagu*, Dubourdieu preparó seis fragatas y numerosos buques menores y embarcó a 500 soldados italianos al mando del coronel Alexander Giffenga. La escuadra formada por Dubourdieu no solo superaba en buques y hombres a la británica, sino que la doblaba en potencia de fuego.[18] Dubordieu planeó derrotar a la flota de Hoste y después tomar la isla, con lo que erradicaría la amenaza británica en el Adriático durante los siguientes meses.

La batalla

Formación de las escuadras franco-veneciana (en negro) y británica (en blanco) poco antes de comenzar la batalla de Lissa.



La escuadra de Dubordieu fue divisada acercándose a la isla a las 3 de la mañana del 12 de marzo de 1811 por el capitán Gordon desde el navío *HMS Active*, el cual había liderado una flotilla británica desde Port Saint George hasta Ancona. La escuadra británica viró hacia el oeste y navegó a menos de un kilómetro de la costa esperando la llegada de los franceses. A las seis de la mañana, Dubordieu se acercó a la línea británica desde el nordeste separado en dos divisiones. El comandante viajaba en el navío francés *Favorite* al frente de la división de barlovento. Dubordieu confiaba en pasar por delante del *Active*, el cual iba a la cabeza de la línea británica, y cruzarla más al este con el *Danaé*, quien lideraba la división de sotavento. Pretendía romper la columna británica en dos partes para destruir la escuadra en el fuego cruzado.

Durante las tres horas siguientes, las escuadras continuaron acercándose, aunque debido a los suaves vientos no pasaban de los tres nudos. Hoste recordó el gran efecto que surtió entre los británicos la señal que envió el almirante Nelson antes de la batalla de Trafalgar y decidió enviarla él también: «Recordad a Nelson». Esta señal fue recibida por los tripulantes con gritos de entusiasmo. Conforme se acercaba a la fuerza de Hoste, Dubordieu se daba cuenta de que sería imposible pasar por delante del *Active* debido a la velocidad de los buques británicos y tampoco podría romper la línea porque los navíos se encontraban muy cerca unos de otros. Por lo tanto,

decidió atacar al segundo Buque de la columna británica, el Buque insignia de Hoste, el HMS *Amphion*. El comandante francés poseía, además de una importante ventaja en el número de barcos, una gran superioridad de tropas, por lo que, en caso de abordaje, los soldados italianos podrían atacar fácilmente a los marinos británicos. A las nueve de la mañana se produjeron los primeros disparos. Los británicos usaron su mayor capacidad de fuego para atacar a los primeros buques franceses, el *Favorite* y el *Danaé*, los cuales no pudieron defenderse durante los primeros minutos. La escuadra francesa esperó un tiempo antes de disparar, ya que Dubordieu quería organizar a las tropas y a los marineros del *Favorite* para poder causar el mayor efecto posible en el primer ataque, que estaba reservado para el *Amphion*.

Hoste era consciente de las intenciones de Dubordieu y de la ventaja numérica francesa, por lo que ordenó armar un cañón de 5,5 pulgadas en la cubierta del *Amphion* y cargarlo con 750 balas de mosquete. Cuando el *Favorite* se hallaba a escasos metros de la popa del *Amphion*, Hoste ordenó abrir fuego y el disparo del cañón barrió la cubierta del Buque francés, diezmando al grupo de abordaje. Entre las docenas de muertos y heridos se encontraban Dubordieu y todos los oficiales de la fragata, quedando el coronel Gifflenga al mando del *Favorite*. Ambos buques insignia seguían acercándose mientras que el resto de las escuadras mantenían el fuego. Varios buques franceses se aproximaron al HMS *Cerberus*, el último de la escuadra, y atacaron duramente.

La maniobra de Hoste

Tras la muerte de Dubordieu, el capitán Péridier, del Buque *Flore*, ordenó a los buques franceses y venecianos atacar directamente a la columna británica. El dañado *Favorite* lideró un intento de rodear al *Amphion* y atacarlo antes de que este pudiese entablar fuego cruzado. El resto de la escuadra franco-veneciana lo siguió e intentó aprovechar su superioridad numérica para vencer a los británicos. Hoste había previsto esta posibilidad e inmediatamente ordenó a sus buques que girasen, primero al este y luego al sur, para dar media vuelta. Este movimiento provocó confusión entre los buques franceses y venecianos, lo que los llevó a desorganizarse. El *Favorite*, que había perdido a casi todos sus mandos, fue incapaz de responder rápidamente a esta maniobra y se dirigió entre toda esta confusión a la costa rocosa, donde encalló.

Debido a la pérdida del *Favorite* la confusión en la escuadra francesa fue completa. La formación francesa y veneciana se rompió y los británicos pudieron adelantarse a sus enemigos. Los principales buques franceses, el *Flore* y el *Bellona*, no consiguieron más que alcanzar al Buque más retrasado de la columna británica, el *Amphion*. Este se encontró atrapado entre las dos fragatas y esto retrasó el avance de la línea británica lo suficiente como para que la división francesa de sotavento liderada por el *Danaé* pudiese atacar al HMS *Volage*, que iba al frente de la escuadra británica tras adelantar al *Cerberus* durante el giro. El *Volage* era mucho menor que su oponente, pero estaba muy bien armado con cañones de corto alcance que causaron tal daño al *Danaé* que el Buque francés tuvo que alejarse para intentar atacar desde una distancia mayor. El esfuerzo del combate a esta mayor distancia inhabilitó los cañones de corto alcance del *Volage* y debilitó al barco, con una sola arma con la que enfrentarse a su oponente.

La cacería

Detrás del *Volage* y el *Danaé*, el veneciano *Corona* se estaba enfrentando al *Cerberus* en un duelo a corta distancia. El *Cerberus* sufrió grandes daños, aunque consiguió causar destrozos similares en el Buque italiano. Este intercambio de fuego continuó hasta la llegada del *Active*, lo que empujó al *Danaé*, al *Corona* y al *Carolina* a retirarse hacia el este. En la cola de la línea, el *Amphion* logró acercarse al *Flore* y acribillarlo con fuego corto. Los daños fueron tales que en menos de cinco minutos los oficiales del navío francés arriaron la bandera, en señal de rendición. El capitán Péridier había sido gravemente herido en el combate, por lo que no tomó parte en los siguientes movimientos del *Flore*. El buque insignia británico procedió entonces a atacar al *Bellona* y en el enfrentamiento, que duró hasta el mediodía, forzó al Buque italiano a rendirse. Durante el combate, el pequeño Buque *Principessa Augusta* disparó al *Amphion* durante un tiempo hasta que este último pudo girar un cañón en su dirección y hacerlo retirarse.

Hoste envió un bote para que tomase posesión del *Bellona*, pero a causa de los daños sufridos no pudo enviar otro para tomar el *Flore*. Habiéndose dado cuenta de las dificultades por las que pasaba el *Amphion*, los oficiales del *Flore*, que habían hecho algunos arreglos rápidos durante

el tiempo que estuvo apartado del combate, decidieron dirigirse al puerto francés en Lesina pese a haberse rendido unas horas atrás.

El *Active*, el único Buque británico que aún estaba en condiciones de luchar comenzó la persecución del enemigo. A las doce y media alcanzó al *Corona* en el canal entre Lissa y la pequeña isla de Spalmadon. Las fragatas maniobraron una alrededor de la otra durante una hora. Los capitanes Gordon y Paschaglio estaban buscando la mejor posición para enfrentarse al Buque contrario.

Los últimos momentos de la batalla. Al fondo se puede observar cómo arde el *Active*. Obra de Henri Merke.

Los navíos entraron en combate a las dos menos cuarto y, tras tres cuartos de hora de lucha, el *Active* obligó al Buque italiano a rendirse y lo abordó. El *Active* también sufrió grandes daños y, como la escuadra británica no era suficientemente fuerte para continuar el combate atacando los restos de la flota francesa protegida en el puerto de Lesina, la batalla terminó. Los supervivientes de la escuadra franco-veneciana consiguieron ponerse a salvo en el puerto. El *Carolina* y el *Danaé* habían aprovechado el combate entre el *Active* y el *Corona* para escapar mientras el *Flore* indicaba a todos los buques británicos que se había rendido y que, pese a no tener ningún oficial británico a bordo, estaba en posesión de la Marina Real. Sin embargo, aprovechó un descuido para escabullirse y consiguió llegar a Lesina poco después del *Carolina* y del *Danaé*. El pequeño Buque de la flota que había recibido el ataque al final de la batalla también llegó a puerto.

Final de la batalla

Aunque el *Favorite* se había hundido, más de 200 miembros de la tripulación llegaron a tierra y, liderados por el coronel Gifflenga, se prepararon para dirigirse a Port Saint George y capturarla. Los oficiales al mando de la ciudad organizaron a la población local en una fuerza defensiva y se dirigieron al encuentro de Gifflenga. Informaron a éste de que la escuadra británica regresaría pronto, trayendo un gran número de militares, artillería y marineros. Le propuso por tanto que se rindiese si quería obtener mejores condiciones. Gifflenga reconoció que su posición era de clara desventaja y capituló. En Port Saint George, el Buque veneciano *Lodola* entró en el puerto sin que nadie lo avistase y estuvo a punto de capturar el corsario siciliano *Vincitoire*. El atacante fue expulsado por la pequeña guarnición que quedaba en el puerto.

En los mares de Lissa, las tripulaciones tuvieron que hacer grandes esfuerzos para poder llevar los buques capturados al puerto. El *Corona* estaba ardiendo a consecuencia de su enfrentamiento con el *Active* y tuvieron que unirse los marineros británicos y los italianos para apagar el fuego. Finalmente consiguieron controlar el incendio, pero tras perder cinco hombres y sufrir graves quemaduras otros tantos cuando parte del Buque se derrumbó. A bordo del *Bellona* también hubo problemas. El capitán Duodo había planeado prender fuego al pañol de pólvora tras su rendición, pero resultó mortalmente herido durante el combate, por lo que le encargó esa misión al segundo al mando. Pese a haberle prometido hacerlo, prefirió entregar el control del Buque a los británicos cuando estos vinieron a tomar posesión.

Hoste también se quedó en el mar, dirigiendo el maltrecho *Amphion* muy cerca del alcance de las baterías del puerto de Lesina. Hoste estaba enfadado con el comportamiento de los oficiales del *Flore* y envió un mensaje a Lesina pidiendo que se le entregase el Buque que se les había rendido.[36] Al rendirse y después huir, los oficiales del Buque francés rompieron una norma no escrita de la guerra naval, según la cual, si un Buque arriaba la bandera voluntariamente en un enfrentamiento para evitar más bajas, significaba que los oficiales entregaban el navío al enemigo. 'El *Flore* pudo pasar tranquilamente entre los demás buques británicos porque reconoció haberse rendido y la Marina británica opinaba que romper la norma antes descrita era completamente deshonroso. Los

franceses no contestaron a Hoste, y la escuadra británica tuvo que regresar finalmente a efectuar reparaciones en la flota.

Consecuencias

Las bajas en ambos bandos fueron altas. Los buques británicos perdieron a 190 hombres entre muertos y heridos durante el combate y un número indeterminado durante el incendio del *Corona*. Los capitanes Hoste y Hornby resultaron gravemente heridos y toda la escuadra británica necesitaba reparaciones urgentes antes de volver a surcar el mar. En la escuadra francoitaliana la situación resultó incluso peor, aunque no se tienen datos concretos sobre las bajas. Al menos murieron 150 hombres a bordo del *Favorite* durante la batalla y el posterior hundimiento, y todos los supervivientes fueron hechos prisioneros tras rendirse antes de atacar Port Saint George. El *Bellona* sufrió 70 bajas y las pérdidas del *Corona* fueron también bastante altas. De los buques consiguieron escapar hay pocos datos de las pérdidas de vidas, pero todos necesitaron importantes reparaciones. Se estima que las bajas totales de franceses e italianos rondan las 700 vidas. Las pérdidas entre los oficiales fueron bastante altas, ya que resultaron muertos el comodoro Dubourdieu y los capitanes Meillerie y Duodo.

Hoste insistió muy pronto en su derecho sobre el *Flore,* aunque Villon, el capitán del *Danaé*, quien había asumido el mando de la flota, se lo denegó y no le devolvió el Buque rendido. Los buques franceses e italianos que sobrevivieron al combate fueron llevados en un principio a Ragusa mientras esperaban a que llegasen suministros para poder continuar con la campaña contra los británicos. Sin embargo, una escuadra británica descubrió y hundió en Parenzo al Buque que transportaba los suministros, consiguiendo expulsar a todos los franceses de la zona. En Gran Bretaña, la hazaña de Hoste fue abiertamente alabada y todos los tenientes de la escuadra fueron ascendidos a comandantes y los capitanes recibieron una medalla. A su llegada al Reino Unido, el *Corona* y el *Bellona* fueron reparados y posteriormente comprados para servir en la Marina Real, siendo renombrados como HMS *Daedalus* y HMS *Dover*, respectivamente. El *Daedalus* fue reutilizado en 1812 pero se hundió un año más tarde en Ceilán.

La superioridad numérica en la región estaba asegurada tras la batalla. Cuando los refuerzos franceses salieron hacia el Adriático el 25 de marzo desde Toulon, fueron capturados por el capitán Robert Otway al mando del HMS *Ayax* antes de que pasaran Córcega. Durante todo lo que quedaba del año 1811, las fragatas francesas e británicas continuaron navegando en el Adriático, teniendo otro enfrentamiento el 29 de noviembre, durante el cual la escuadra francesa sufrió otra estrepitosa derrota.

A largo plazo, la batalla de Lissa tuvo importantes repercusiones. La destrucción del *Favorite*, uno de los mayores y mejor preparados buques de la Marina Francesa, y la muerte del agresivo Dubourdieu acabaron con la posibilidad de los franceses de atacar los Balcanes y enfrentarse al Imperio Otomano.

Orden de batalla

Escuadra del CN Hoste

Buque	Cañones	Flota	Comandante	Bajas		
				Muertos	Heridos	Total
HMS *Active*	38		CN James Alexander Gordon	4	24	28
HMS *Amphion*	32		CN William Hoste	15	47	62
HMS *Volage*	22		CN Phipps Hornby	13	33	46
HMS *Cerberus*	32		CN Henry Whitby	13	41	54

Escuadra del comodoro Dubourdieu

Buque	Cañones	Flota	Comandante	Bajas			Notas
				Muertos	Heridos	Total	
División de barlovento							
Favorite	40		Comodoro Bernard Dubourdieu † CN Antonie-Francois-Zavier La Marre-la-Meillerie†	—	—	~150	Se acercó a la costa, donde encalló y resultó destruido.
Flore	40		CN Jean-Alexandre Péridier	—	—	desconocido	Se rindió, pero finalmente huyó.
Bellona	32		CN Duodo †	—	1	~70	Capturado y posteriormente utilizado por la Marina Real Británica con el nombre de HMS *Dover*.
División de sotavento							
Danaé	40		CN Villon	—	—	desconocido	
Corona	40		CN Paschaligo	—	—	desconocido	Capturado y posteriormente utilizado por la Marina Real Británica con el nombre de HMS *Daedalus*.
Carolina	32		CN Palicuccia	—	—	desconocido	
La escuadra de Dubordieu iba acompañada por el bergantín *Mercure*, las dos pequeñas goletas *Principessa Augusta* y *Principessa di Bologna*, el jabeque *Eugenio* y dos cañoneras. Ninguno de estos resultó seriamente dañado. Además, la flota transportaba a 500 soldados italianos dirigidos por Alexander Gifflenga.							
Bajas: aproximadamente 700 muertos, heridos o capturados.							

CAPÍTULO 07 DESDE GUERRA DE 1812 HASTA BATALLA DE NAVARINO.

Contenido: Guerra de 1812. Bombardeo de Argelia. Batalla de Navarino.

GUERRA DE 1812 ENTRE ESTADOS UNIDOS Y GRAN BRETAÑA.

Los británicos, debido a su larga guerra contra Napoleón, tenían una gran escasez de personal naval entrenado y sospechaban que muchos hombres desertaban para enrolarse en buques norteamericanos haciéndose pasar por ciudadanos de ese país.

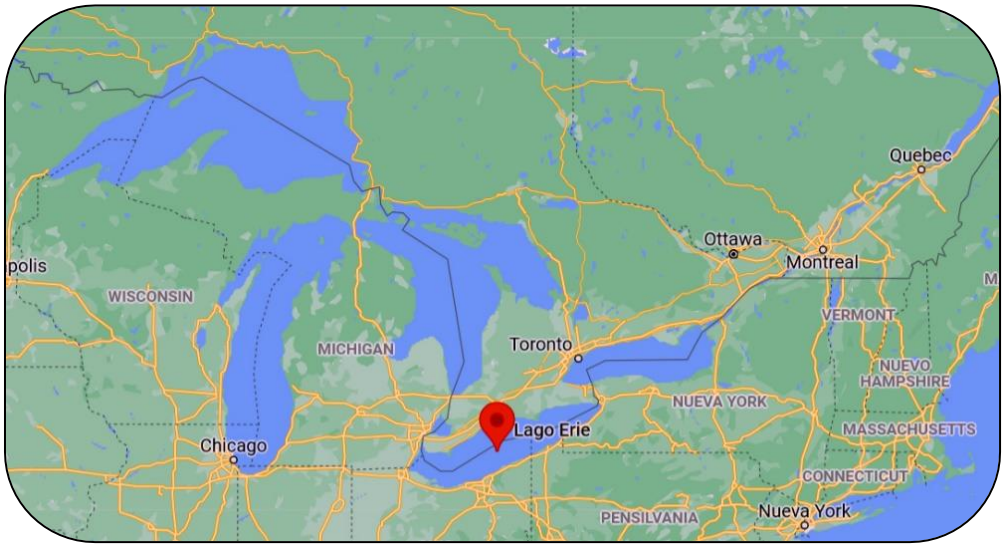
La Armada inglesa dispuso fiscalizar el origen de las dotaciones de las unidades norteamericanas para lo cual las interceptaba aduciendo un “derecho de rebusca”, llegando a darse casos en que genuinos norteamericanos fueron desembarcados de sus unidades. Esta situación creó un clima de tensión entre estas Armadas produciéndose roces y enfrentamientos menores.

Al mismo tiempo, el presidente norteamericano fue convencido de la conveniencia de apoderarse de territorio inglés en Canadá aprovechando el hecho de que los ingleses no disponían de las tropas necesarias para mantener su soberanía por la lucha que sostenían con Francia en Europa.

La guerra se inició en junio de 1812 y el resultado de los enfrentamientos iniciales no fue determinante ya que los norteamericanos fueron rechazados por la milicia canadiense y tropas inglesas locales, mientras la Armada norteamericana obtenía varias victorias en acciones individuales.

La Armada inglesa mantuvo un estricto bloqueo en la costa Este del territorio enemigo y para fines de 1813 tenía el comercio marítimo paralizado y las arcas fiscales norteamericanas vacías. Los británicos, viendo cercano el fin de la guerra en Europa, reforzaron sus medios en Norteamérica durante el verano de 1814.

Batalla del Lago Erie. (10 septiembre 1813)[171]



La **batalla del Lago Erie** tuvo lugar el 10 de septiembre de 1813 en la Guerra de 1812 entre EE. UU. y Gran Bretaña. Enfrentó a una armada americana al mando de Oliver Hazard Perry que contaba con nueve embarcaciones y 54 cañones contra una flota británica de seis barcos con 63 cañones al mando del Comodoro Robert Heriot Barclay. La batalla terminó con la victoria americana.

En 1812 los Estados Unidos de América se encontraban en proceso de expansión. Estados Unidos atacó y conquistó territorios desde el sur a los americanos nativos y entre las colonias españolas de Florida y Miami. Negoció con Francia la adquisición de Nueva Orleans y fijó su vista hacia el norte, hacia Canadá. Gran Bretaña había establecido un bloqueo efectivo con quien quería comerciar con Europa y había detenido a mercaderes estadounidenses. Por lo que Estados Unidos se preparó para la guerra.

[171] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Lago_Erie

Se reunieron dos ejércitos en la frontera para invadir el norte, pero las cosas fueron mal para los estadounidenses que fueron rechazados. Por ello se vio la zona de los Grandes Lagos como una buena zona de acceso hacia Canadá

Beligerantes	
Estados Unidos de América	Reino Unido
Comandantes	
Oliver Hazard Perry	Robert Heriot Barclay
Fuerzas	
9 embarcaciones con 54 cañones.	6 embarcaciones con 63 cañones.

Flotas

Al comienzo de las hostilidades, Gran Bretaña contaba con las fuerzas de la marina provincial que constaba únicamente de dos barcos, el Royal George y el Earl of Moira más dos goletas en el lago Ontario y un bergantín, una goleta y un buque de transporte armado en el lago Erie.

Estados Unidos estaba aún peor dotado. Contaba con el bergantín Oneida y un buque de transporte armado. El presidente James Madison ordenó a la marina construir escuadras que le diesen la superioridad en ambos lagos. La nueva fuerza, ya operativa el 8 de noviembre contaba con el Oneida y seis buques adaptados al lago. La flota persiguió sin éxito a las dos unidades británicas, pero como se acercaba el invierno ambas partes concentraron su actividad a la construcción de más buques. Los británicos construyeron 30 fragatas de 30 cañones y dos corbetas. Los americanos construyeron una nueva corbeta, la Madison de 24 cañones, modificaron el Lady of the Lake y empezaron a trabajar en una fragata de 26 cañones. Las dos partes contaban también con varias lanchas a velas y de remos, con un solo cañón en proa.

En el lago Erie los americanos tenían el *Lawrence* y el *Niagara* de 20 cañones cada uno más siete barcos adaptados al lago. Entre los dos buques contaban con 15 cañones largos y 39 carronadas. La escuadra británica poseía en el lago el *Queen Charlotte* de 18 cañones, el *Lady Prevost* de 12 y el *General Hunter* de 6, más dos goletas y una balandra. El armamento total de la escuadra era de 35 cañones largos y 28 carronadas

La batalla

El almirante Oliver Hazard Perry cruzó el río Detroit intentando provocar una respuesta británica. El día 9 de septiembre tras proveerse de tropas en Sandusky Bay marchó hacia Malden y desplegó la bandera estadounidense frente a los fuertes enemigos. La escuadra británica estaba dirigida por Robert Heriot Barclay, un veterano que había servido bajo el mando de Horacio Nelson en la batalla del Nilo y en la batalla de Trafalgar y que había perdido un brazo. Perry nunca había visto un combate naval.

El 10 de septiembre el comodoro Barclay se dirigió en orden de batalla contra los americanos. Perry estaba ansioso y su buque insignia sufrió el ataque de dos buques que se concentraron en él. El siguiente en la línea americana, el Caledonia, se quedó atrás y a las dos horas el buque ya se hundía. Además, la dotación eran sólo hombres muertos o heridos a excepción de 8, que solo podían atender a un cañón entre los que se contaba el almirante Perry.

El almirante se trasladó con una barca al *Niagara* para lo que tuvo que pasar a poca distancia de la línea británica, y aunque permaneció en desafiante en pie sirviendo de blanco a los marineros británicos no recibió ninguna herida.

Gracias a una suave brisa el *Niagara* se situó en medio de la línea británica disparando a estribor y babor, movimiento que fue secundado por las embarcaciones menores.

También fue muy importante para el desarrollo del combate el hecho de que el cuerpo de oficiales británico estaba sufriendo muchas bajas. El *Detroit*, el *Queen Charlotte*, el *Hunter* y el *Prevost* perdieron a sus comandantes y el comodoro Barclay se encontraba herido de gravedad.

El movimiento de Perry impidió a los británicos alejarse y el *Detroit*, al intentar virar para protegerse de *Niagara* chocó con el *Queen Charlotte*. Todo se volvió confusión en el bando británico.

Al final con Barclay desmayándose por la pérdida de sangre la flota británica se rindió. Hubo más de 600 prisioneros más que los sobrevivientes del bando americano.

Tras esta victoria, Perry escribió a su amigo el general Harrison en el que decía: *Hemos encontrado al enemigo y son nuestros dos navíos, dos bergantines, una goleta y una corbeta*.

Batalla del lago Erie. Oliver Hazard Perry dirigiendo la batalla[172]

Bajas	
Estados Unidos	**Reino Unido**
27 muertos, 96 heridos, 1 bergantín severamente dañado	41 muertos, 93 heridos y más de 600 prisioneros.

Comentarios

Lo notable de esta batalla fue la capacidad americana de construir un escuadrón para combatir a los británicos.
El ingenio para poder sacar los buques por sobre los bajos le permite enfrentar el combate.
El liderazgo de Oliver Hazard Perry facilitó la victoria en el lago Erie.

Acciones sobre Washington y Baltimore (24 agosto y 12 septiembre 1814)

El comandante en jefe del Teatro de Operaciones América del Norte era el VA inglés Cochrane quien decidió asestar un duro golpe a la ciudad de Washington. El 16 de agosto de 1814 había concentrado fuerzas de infantería y buques suficientes para amenazar varios puntos de la costa.

Una semana después ocupó Washington derrotando en el trayecto a sus enemigos, y en represalia por acciones anteriores de los norteamericanos, incendió la Casa Blanca y otros edificios públicos, retirándose posteriormente las tropas a sus buques.

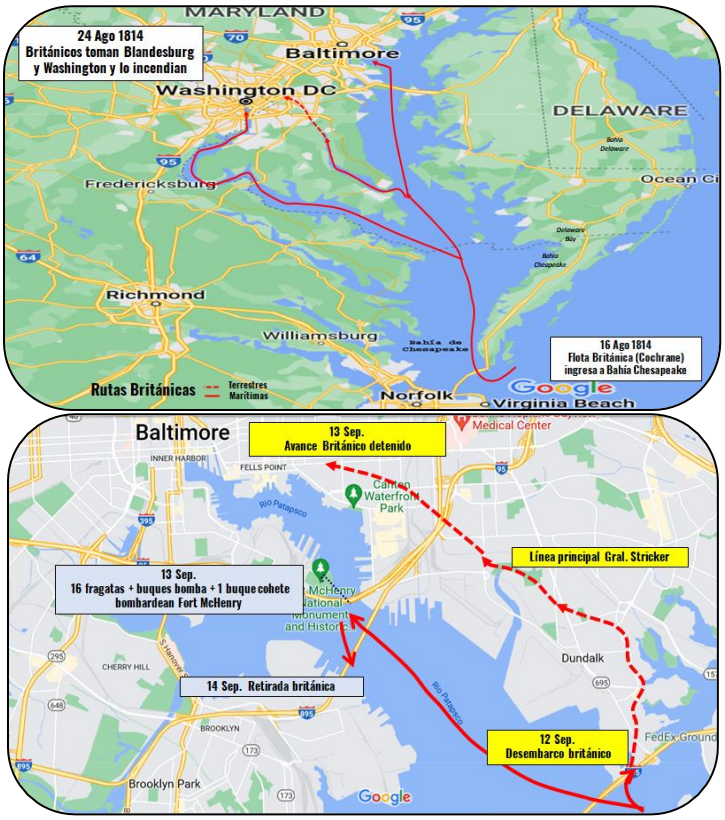
Británicos queman la Casa Blanca en Washington[173]

Al mismo tiempo una pequeña fuerza naval bombardeó el Fuerte Washington. Cochrane organizó de inmediato un ataque sobre Baltimore y el 11 de septiembre entró por el Río Patapsco con sus buques de guerra y transportes desembarcando las tropas al día siguiente en su objetivo.

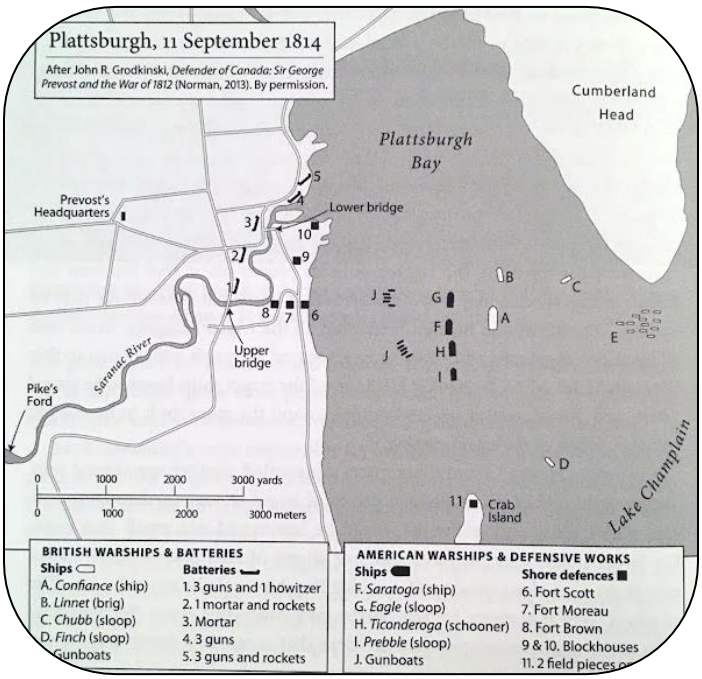
172 https://www.greelane.com/es/humanidades/historia-y-cultura/war-of-1812-battle-lake-erie-2361183/

173 https://www.youtube.com/watch?v=lN90MNecMos&ab_channel=ErickGonzales

Se produjeron algunas escaramuzas y se bombardeó el Fuerte Mc Henry, pero sin el resultado esperado y la operación fue cancelada.



Batalla del lago Champlain (11 septiembre 1814)



Se considera el hecho de guerra más importante del conflicto porque impidió la invasión que los ingleses iban a materializar sobre Estados Unidos desde el agosto. Los británicos combatieron con una fragata de 37 cañones, un buque de 16, dos de 11 cada uno y doce lanchas cañoneras,

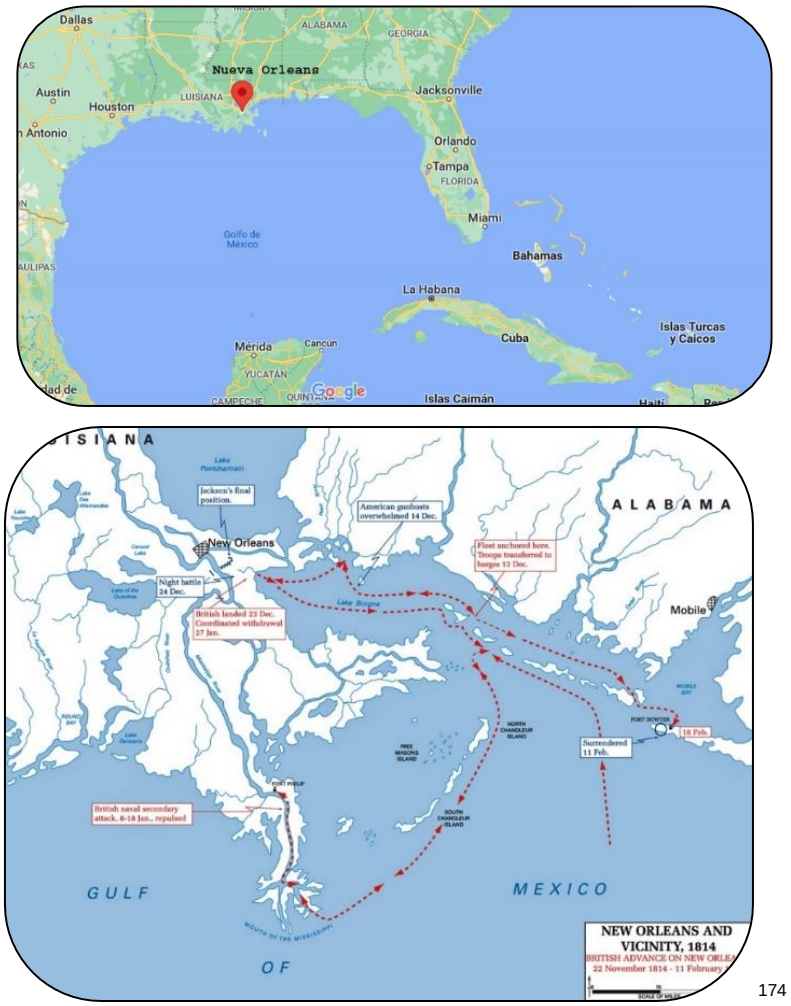
mientras los norteamericanos lo hicieron con cuatro corbetas (70 cañones en total) y diez lanchas cañoneras.

Los ejércitos británicos y británicos estaban separados por el río Sanarac, cuyos puentes estaban cortados. Si los buques británicos ingresaban a la bahía podrían bombardear a las fuerzas terrestres americanas, si la posición la mantenían los americanos, estos bombardearían a los británicos.

Los americanos fondearon con una codera, de manera que podían virar a voluntad para presentar la otra banda y descargar su artillería. Los británicos no tuvieron esa habilidad y fueron derrotados. Ello permitió que los americanos hicieran retroceder las fuerzas británicas y detuvieran la invasión británica desde Canadá.

El efecto que tuvo este encuentro llevó a Londres a iniciar el proceso para pactar la paz.

Batalla de Nueva Orleans. (8 enero 1815)



174

Sin perjuicio del contratiempo sufrido en Baltimore, Cochrane intentó continuar su plan de acción, aunque no con todas las fuerzas terrestres que requería teóricamente. A fines de 1814, alistó desde su base en Jamaica un ataque a Nueva Orleans.

El ataque final sobre la ciudad fue rechazado por el General norteamericano en una acción en que los ingleses combatieron en un estilo clásico muy desventajoso con respecto a la táctica usada por su enemigo. Es así como mueren el General inglés y 2.000 de sus hombres contra 20 norteamericanos. El resto de las tropas inglesas se reembarcó y aclaró del área sin ser hostilizados

174 https://es.maps-new-orleans.com/la-batalla-de-nueva-orleans-mapa

por los americanos. Esto fue el 08 de enero de 1815 cuando los combatientes no habían recibido aún la información de que la paz se había firmado el 23 de diciembre del año anterior, en Europa.

Si bien la batalla no tuvo un ganador decisivo, en Estados Unidos se considera una victoria.

Comentario

Esta guerra finalizó sin que ningún bando lograra sus objetivos de guerra quedando en una condición de "*status quo ante bellum*", es decir igual a como estaban antes del conflicto

BOMBARDEO DE ARGELIA (27 AGOSTO 1816)

Durante cinco siglos los puertos del Norte de África como Argelia, Trípoli, Bone y Túnez fueron las bases de los piratas musulmanes que asolaban el comercio marítimo del Mediterráneo.

Las depredaciones de los argelinos destacaron sobre el resto de los corsarios berberiscos, como se les denominaba en forma genérica, y fue así como en 1631 saquearon Baltimore en Irlanda y vendieron su población como esclavos en Argelia. Durante la primera mitad del siglo XVII se habían vendido sólo en este lugar más de 20.000 cristianos.

La piratería había declinado durante el siglo siguiente pero no estaba eliminada. Esta persistía aprovechando conflictos como el de Gran Bretaña y Francia, haciendo reaccionar, en 1815, a los norteamericanos quienes efectuaron operaciones contra los piratas para defender sus LCM.

La Armada inglesa recibió en 1816, la orden de someter a los Berberiscos siendo suficiente la visita del comandante de la Flota del Mediterráneo para persuadir a Trípoli y Túnez a liberar a sus esclavos cristianos y a abolir la esclavitud. En el caso de Argelia se liberaron los esclavos cristianos, pero no se aceptó terminar con la esclavitud.

Al poco tiempo, las tripulaciones de algunos pesqueros de Córcega y Sicilia fueron masacradas por piratas, disponiéndose a sancionar al Gobernador de Argelia, responsable de tal acto.

La flota inglesa (5 navíos, 5 fragatas y 7 buques menores) reforzada con 6 unidades holandesas recaló a su objetivo el día 27 de agosto. Se le exigió al Gobernador que liberara a los cristianos prisioneros, pero éste, confiado en los 1.000 cañones de sus fortificaciones, no dio respuesta.

La acción se inició aproximadamente a las 14.00 horas y el fuego de los aliados produjo numerosas bajas y daños en los cañones de los fuertes.

Una flotilla de buques argelinos intentó hacer un contraataque, pero todos fueron hundidos. Posteriormente se atacó a otras unidades enemigas fondeadas en el puerto quedando, a las 18.00 horas., la mayoría de los buques argelinos destruidos.

El combate continuó hasta media noche sin pérdida de buques para los aliados, aunque si con daños y bajas (ingleses: 128 muertos y 690 heridos; holandeses: 13 muertos y 52 heridos).

Ante la derrota, el Gobernador aceptó las exigencias que se le habían impuesto y se liberaron 1.600 cautivos. La acción destacó por la audacia y valentía con que se hizo frente a las baterías de tierra y por la efectividad con que se logró el objetivo, ya que nunca más la piratería berberisca fue una amenaza efectiva para el comercio internacional.

Cuando Francia ocupó Argelia en 1830, terminó definitivamente con los grupos menores de piratas que subsistían.

Este bombardeo dio inicio al período de la historia denominado la Paz Británica; conocido también como de la “diplomacia de las cañoneras”, por el uso que se dio a las unidades de la flota inglesa para apoyar la gestión política, de control y de paz, en los lugares del mundo en que se pudiesen producir problemas que afectaran a los intereses de la corona.

Bombardeo de Argelia Pintura de George Chambers Sr.[175]

BATALLA DE NAVARINO (20 OCTUBRE 1827).[176][177]

La batalla de Navarino ocurrió el 2 de octubre de 1827, y fue el acontecimiento decisivo que llevó a la independencia de Grecia y la última gran batalla librada por buques de madera y propulsión a vela.

Grecia Golfo de Navarino

La acción se desarrolló en la Bahía Navarino, en Morea, a unas cien millas de donde fue Lepanto y forma parte de la guerra de la Independencia griega de los turcos, que se inició en 1821.

175 https://es.wikipedia.org/wiki/Bombardeo_de_Argel_(1816)
176 https://es.greekreporter.com/2021/10/20/batalla-navarino-hito-guerra-independencia-griega/
177 https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm

Esta fue la última batalla en la que combatieron solamente buques a vela, participando unidas las Escuadras de Inglaterra, Francia y Rusia contra turcos y egipcios, para liberar a Grecia.

Grecia contaba con las simpatías de Inglaterra y Francia por la tradición y valores que tenían en común con la cultura helénica. Y Rusia simpatizaba también con dicho país por la existencia de una juventud de la Iglesia Ortodoxa en Grecia. A pesar de que los griegos eran apoyados por voluntarios y recursos de Europa Occidental no lo eran abiertamente por las grandes potencias.

La intervención de estos países sólo comenzó cuando el Sultán de Turquía pidió apoyo al líder de Egipto, con cuyas fuerzas podía quebrar la resistencia griega sin dificultad.

Rusia estaba dispuesta a intervenir destruyendo a Turquía, pero los gobiernos de Inglaterra y de Francia no querían iniciar una acción que debilitara a Turquía, ya que este país había sido el tradicional y fuerte impedimento para que Rusia saliera al Mediterráneo desde el Mar Negro.

Beligerantes	
Reino Unido Reino de Francia Imperio ruso	Imperio otomano Vilayeto de Egipto Vilayeto de Túnez
Comandantes	
Edward Codrington Henri de Rigny Login Heyden	Ibrahim Bajá Amir Tahir Pasha Moharram Bey Capitán Bey

Según el tratado que firmaron en Londres el 6 de julio de 1827, Inglaterra, Francia y Rusia acordaron exigir un armisticio al Imperio Otomano, por entonces invasores de Grecia desde hacía siglos. Sir Edward Codrington, entonces comandante en jefe del Mediterráneo recibió el tratado y sus instrucciones en la noche del 1 de agosto en Smyrna, y zarpó con su escuadra inmediatamente a Nauplia a comunicárselo a los griegos. Sus instrucciones exigían un armisticio e interceptar todas las provisiones a las fuerzas turcas, y recibir información de Lord Stratford de Redcliffe, el Embajador británico en Constantinopla. Las instrucciones del embajador llegaron a Codrington el 7 de septiembre. Este fue acompañado a Nauplia por su colega francés, el Contralmirante de Rigny.

"La batalla de Navarino" de Ambroise Louis Garneray

El gobierno griego acordó aceptar el armisticio. El almirante de Rigny fue por el Levante, y Sir Edward Codrington, oyendo que una escuadra egipcia estaba en camino desde Alejandría, y puso rumbo entonces a Hydra, alcanzó la isla el 3 de septiembre, pero sobre el 2 de septiembre encontraron a los egipcios anclados con una escuadrilla turca en Navarino. El gobierno turco rechazó aceptar el armisticio.

Entonces, viendo movimientos entre los egipcios y los barcos turcos por la bahía, Codrington informó al almirante Otomano, Tahir Pasha, que tenía ordenes de impedir movimientos hostiles contra los griegos. El almirante de Rigny se unió inmediatamente después, y una nota conjunta fue enviada por ellos el 22 de septiembre a Ibrahim Pasha, para una reunión. En esta reunión Ibrahim hizo u acuerdo verbal para no actuar contra los griegos, mientras estaba pendiente de las órdenes del Sultán. Codrington entonces se dirige a Zante y de Rigny a Cervi, donde se encontraban sus barcos.

Fragatas aliadas fueron despachadas en Navarino para vigilar. El almirante británico apenas había anclado en Zante cuando fue informado que las fuerzas del sultán se ponían en camino. El 29 de septiembre una fuerza griega naval, mandada por un inglés, el Capitán Frank Abney Hastings, había destruido algunos navíos turcos en la Bahía Salona, en el lado norte del Golfo de Corinto. Del 3 al 5 de octubre Codrington, quien tenía con él sólo su buque insignia "Asia" de 80 cañones y algunos pequeños barcos, fue encontrado a la vuelta por los navíos egipcios y turcos.

Batalla de Navarino. Pintura de Thomas Luny. National Maritime Museum, London. Izquierda: arde el buque insignia del almirante turco, Capitan Bey. En el centro, el navío británico Asia, combatiendo al buque insignia del almirante egipcio, Mocharem Bey.

Entonces se le unió la escuadra francesa de Rigny y la del contralmirante ruso Heiden con su escuadrilla - según el acuerdo general entre ellos el mando de la flota aliada fue confiado a Codrington. Esta fuerza consistió en tres navíos de línea británicos, cuatro franceses y cuatro rusos, si bien el buque insignia del almirante francés el "Sirene" de 60 cañones, era técnicamente " una fragata con doble cubierta de cañones". Había también cuatro fragatas británicas, una francesa y cuatro rusas, y seis bergantines y goletas británicas y francesas.

Comparación de fuerzas[178]

Flota aliada, francesa, británica y rusa		Flota Turco Egipcia
Navíos de línea, incluido uno de 84 cañones	11	1 navío de línea turco de 84 cañones 2 navíos de línea turcos de 74 cañones
Fragatas	8	4 fragatas egipcias de dos puentes y 64 cañones 2 fragatas turcas de dos puentes 3 fragatas turcas de 48 cañones 10 fragatas turcas de 42 cañones 2 o 3 fragatas tunecinas de 48 cañones
Fragatas pequeñas (Talbot)	1	8 corbetas egipcias. 14-18 corbetas turcas de 22 cañones
Bergantines	4	5 bergantines turcos de 10 cañones 7 bergantines egipcios 1 bergantín tunecino
Otros	24	5 o 6 (?) bombarderas Quizás 41 transportes Otras naves en el puerto incluían 33 de Trípoli y 4 argelinos otros buques menores de guerra tunecinos y 5 transportes europeos.

[178] https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm

Los egipcios y turcos tenían sólo tres navíos de línea y quince grandes fragatas, además de un enjambre de pequeños buques que elevaba el número total a más de ochenta. Ibrahim Pasha, aunque debido al acuerdo no podía atacar por mar, se consideraba en la legitimidad de continuar la guerra por tierra. Sus hombres fueron empleados para la quema de los pueblos griegos, y reducir a los habitantes a la esclavitud. Las llamas y el humo de los pueblos destruidos fueron vistos por la flota aliada. Sobre el 7 de octubre, una carta conjunta de protesta fue enviada a Ibrahim Pasha, pero fue devuelta con la respuesta evidentemente falsa de que él había abandonado Navarino, y que sus oficiales no sabían nada de aquel asunto.

Los almirantes, por lo tanto, decidieron entrar en la bahía y anclar entre los egipcios y lo turcos. Un oficial francés al servicio de los egipcios, de nombre Letellier, había anclado los navíos de Ibrahim y del almirante turco en una formación en forma de herradura para defenderse mejor ante un ataque. Los aliados entraron en dos líneas, una formada por franceses y británicos y la otra rusa. Y comenzaron a anclar en medio de la flota de Ibrahim. El oficial que mandaba la fragata británica "Dartmouth" de 42 cañones, el Capitán Fellowes, viendo un barco turco muy cerca de él, a barlovento, envió un bote con una demanda para que este fuera retirado de allí. Los turcos dispararon, matando a un teniente. W. H. Fitzroy, quien llevaba el mensaje, y varios tripulantes del bote. El "Dartmouth" entonces abrió " un fuego defensivo, " y la acción se hizo general inmediatamente. Las naves aliadas, a pesar de ser sobrepasadas en número y hallarse en una posición táctica desventajosa, fueron capaces de derrotar a sus oponentes debido a su poder de ataque y a su superior fuerza estructural. Al cabo de cuatro horas, las dos flotas musulmanas habían sido aniquiladas.
Por la mañana, todos sus grandes buques de guerra estaban hundidos, en llamas o dañados sin posibilidad de reparación.

En el lado aliado la escuadrilla británica perdió 75 hombres y 197 heridos; los franceses 43 muertos y 183 heridos; los rusos 59 muertos y 139 heridos, haciendo un total de 177 muertos y 519 heridos. El Capitán británico Walter Bathurst del navío "Genoa " de 74 cañones fue el único comandante de buque muerto. Las bajas de los turcos y egipcios nunca fueron conocidas con exactitud, pero debido a los buques perdidos y el ataque devastador que sufrieron fueron seguramente muy grandes, algunas fuentes hablan de más de 4.000 muertos.

Vista general de la batalla[179]

Ibrahim Bajá accedió a evacuar Grecia, con lo que prácticamente concluyó la guerra de Independencia. No obstante, la victoria no se recibió con agrado en Gran Bretaña. El primer ministro británico Arthur Colley Wellesley, duque de Wellington, que temía un ataque ruso sobre Turquía, calificó esta batalla como un *"acontecimiento desfavorable"* y destituyó a Codrington. El combate de Navarino constituye un evento fundamental de la historia contemporánea de Grecia y fue uno de los momentos más gloriosos para la Armada rusa.

[179] https://warfarehistorynetwork.com/article/naval-carnage-at-navarino/

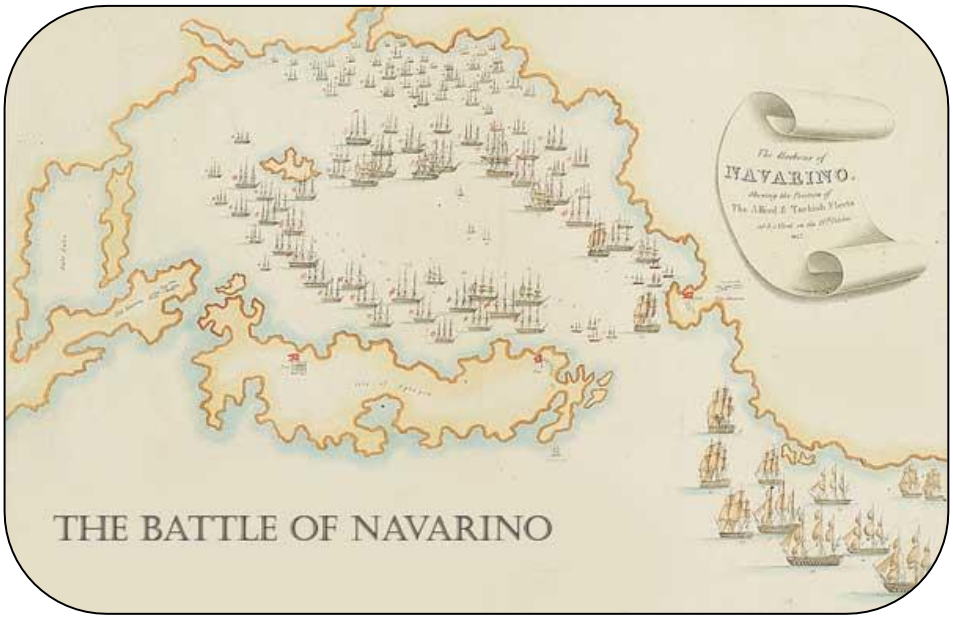
Bajas Aliadas

Muertos	Heridos
Franceses	
43	133
Rusos	
59	139
Británicos	
56	140

Buques turcos destruidos[180]

Navíos de línea	**9**
Fragatas 2 puentes	**12**
Fragatas	**36**
Corbetas	**90**
Goletas	**15**
Bombardas	**16**
Transportes	**130**

Bajas estimadas en unos 3.000 muertos y 1.109 heridos. Aunque es más probable la lectura a la inversa.



181

En esta batalla prácticamente no se realizaron evoluciones tácticas, dada la situación de fondeados en que se encontraban los buques al iniciarse el enfrentamiento.

El Tratado de Adrianópolis (14-septiembre-1829) reconoció la independencia de Grecia y otorgó al Zar de Rusia libre paso hacia el Mediterráneo.

180 https://www.todoababor.es/articulos/navarino_vent.htm
181 https://www.gehm.es/siglo-xix/batallas-navales-1827-bahia-de-navarino-i/

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulo XLIV Y LII.
- “The United States and World Sea Power.” Capítulos 13; 15, Páginas 271 A 276.
- The War of 1812. Carl Benn. 2003. Osprey Publishing Ltd.
- The Challenge Britain Against America in the Naval War of 1812 by Andrew D. Lambert. 2012. Faber and Faber Ltd
- The War of 1812 A Forgotten Conflict by Donald R. Hickey. 2012 by the Board of Trustees of the University of Illinois.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.

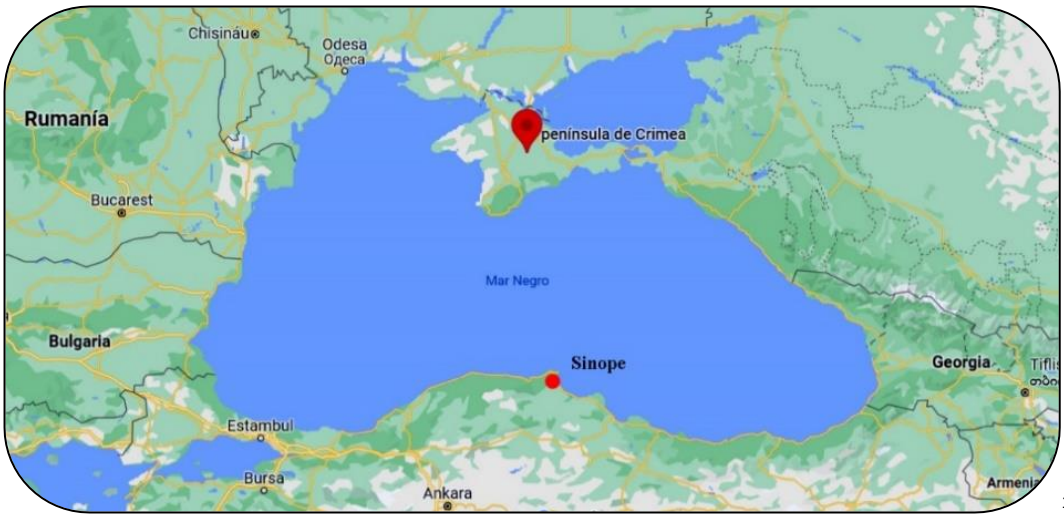
Enlaces Recomendados

- Batalla Lake Erie: https://www.youtube.com/watch?v=M5gXl-GeYy4w&t=125s&ab_channel=RussellYost
- Acciones sobre Washington y Baltimore: https://www.youtube.com/watch?v=ii-VryYnzmdI&t=73s&ab_channel=SmithsonianChannel
- Batalla de Nueva Orleans: https://www.youtube.com/watch?v=IH6CsX_nOVs&t=642s&ab_channel=Kingsand-Generals
- Batalla de Navarino: https://www.youtube.com/watch?v=785smW4N4Uc&t=3813s&ab_channel=MagnificentCentury
- La batalla de Navarino. El último combate entre barcos de madera y vela. La batalla de Tchesme. https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm

CAPÍTULO 08 HECHOS DE GUERRA NAVALES ENTRE 1850 Y 1866.

Contenido: Guerra de Crimea. Guerra de Secesión norteamericana. Batalla de Lissa.

GUERRA DE CRIMEA (1853-1856)



182

La batalla de Sinope. El fin de la era de la vela[183][184]

A mediados del siglo XIX la región del mar Negro y los estrechos turcos (el Bósforo y los Dardanelos) era una de las zonas más conflictivas del mundo. La crisis del Imperio otomano, generada por los movimientos de liberación en las naciones balcánicas y en los países árabes dependientes de Estambul, estaba siendo aprovechada por las principales potencias europeas (Rusia, Gran Bretaña y Francia), que aspiraban a dominar Turquía y asegurar de esta forma sus propios intereses políticos, económicos y militares.

A principios de la década de 1850, Rusia intentó hacer realidad su principal objetivo en la región al asumir el control sobre los estrechos turcos e incrementar su **dominio sobre el mar Negro**. Como pretexto, los rusos usaron la disputa sobre la gestión de los lugares sagrados cristianos en la Palestina otomana. Rusia y Francia se disputaban el derecho al cuidado de los peregrinos y de los fieles cristianos que vivían bajo la autoridad del sultán. El Imperio otomano, amenazado por la expansión rusa, trazó una alianza con las potencias occidentales porque Gran Bretaña y Francia entendían que los planes rusos ponían en peligro sus intereses económicos y políticos en el Levante.

El estallido de la guerra conocida por la historiografía como Guerra de Crimea o Guerra Oriental fue fruto de la toma de Moldavia y Valaquia –principados danubianos que eran objeto de rivalidad entre rusos y turcos– por parte de los ejércitos del zar, en julio de 1853. Como respuesta, el 16 de octubre de 1853 el Imperio otomano declaraba la guerra a Rusia. En la primera fase del conflicto, de octubre de 1853 a marzo de 1854, las acciones bélicas estuvieron protagonizadas exclusivamente por fuerzas armadas de ambos Estados. El momento culminante de la guerra en el mar fue la batalla de Sinope, el 30 de noviembre de 1853, el último gran enfrentamiento de la historia de buques de guerra propulsados a vela.

---

182 https://www.google.cl/maps/place/pen%C3%ADnsula+de+Crimea/@44.049895,35.4247915,5.83z/data=!4m5!3m4!1s0x40eac2a37171b3f7:0x2a6f09e02affbaeb!8m2!3d45.3453029!4d34.4997274

183 https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/la-batalla-de-sinope-el-fin-de-la-era-de-la-vela/

184 **Marek Herma** (1960) es historiador y profesor asociado del Instituto de Historia y Archivística de la Universidad Pedagógica de Cracovia. Sus intereses de investigación incluyen la historia de la guerra naval y las técnicas de guerra naval en los siglos XIX y XX, así como la historia militar de Polonia y de Rusia.). Sus trabajos también incluyen docenas de artículos y reseñas dedicados a las fuerzas armadas y su papel en las dos guerras mundiales.

La marina rusa

En vísperas del estallido de la Guerra de Crimea, el núcleo de la **flota rusa en el mar Negro** estaba formado por navíos de línea. Estos habían sido construidos según planos modernos y con sólidos materiales de construcción naval. Gracias a su fuerte dotación de artilleros y una buena instrucción, las tripulaciones rusas no se rendirían ante los buques de esta clase pertenecientes a la Marina Real británica y a la Marina Nacional francesa.

La batalla de Sinope (1853), óleo sobre lienzo de Iván Konstantínovich Aivazovski (1817-1900), Museo Naval Central, San Petersburgo.

En 1853, la Flota del Mar Negro disponía de catorce buques de línea y seis fragatas de vela, siete fragatas de vapor (con ruedas de paletas ubicadas a ambos lados), cuatro corbetas de vela, doce bergantines, veintiocho lanchas cañoneras y docenas de pequeñas naves auxiliares con propulsión a vela. En el astillero de Nikoláyevsk estaban en la etapa final de construcción dos navíos de línea de vela, dos corbetas de vapor y una cañonera. En total, en el mar Negro, los rusos contaban con 61 barcos, en los que se desplegaban 2500 cañones y más de cien unidades más pequeñas sin artillería. En los buques servían un total de aproximadamente 35 000 marineros, incluidos 1450 oficiales. Cerca de 20 000 marineros más fueron enviados a servir en la defensa de la costa.

Por un lado, se nombró al príncipe **Aleksandr Ménshikov** comandante en jefe de las fuerzas navales y terrestres del Imperio ruso en la cuenca del mar Negro. Por otro lado, el comandante de la flota y los puertos del mar Negro era el anciano almirante Moritz von Berg, que no tenía experiencia en combate. Ejercía las funciones de jefe de Estado Mayor de la flota el vicealmirante **Vladímir Kornílov**, uno de los oficiales de la Armada Imperial rusa más talentosos de su generación. La moral de las tripulaciones era alta y los marineros estaban bien adiestrados. Cabe atribuir la mayor parte del mérito en el entrenamiento de las dotaciones al almirante **Mijaíl Lázarev**, comandante de la flota y los puertos del mar Negro entre 1834 y 1851.

Las tradiciones de la escuela de Lázarev, cuyos elementos característicos fueron la introducción de la **disciplina consciente** y la eliminación del castigo corporal, hallaron continuidad en sus alumnos más aventajados: Vladímir Kornílov, Pavel Najímov y Vladímir Istomin, que destacaron durante la Guerra de Crimea tanto en acciones navales como durante la defensa de Sebastopol. Por iniciativa del almirante Lázarev, se estableció un gran astillero en Nikoláyevsk y uno de menor tamaño en Novorosíisk. En Sebastopol, la principal base operacional de la Flota del Mar Negro, se construyeron muelles modernos y se inició la construcción de un gran astillero llamado Lazarevska.

A principios de la década de 1850, el almirantazgo ruso sabía que la era de los buques de vela estaba llegando a su fin. El Gobierno zarista, sin embargo, llegó tarde a la introducción en el servicio de los buques de vapor. Sin duda, esto fue resultado del **atraso económico** de Rusia, que impedía al país euroasiático competir con eficacia con las potencias occidentales en el campo de la tecnología naval. En 1842, gracias a los esfuerzos del almirante Lázarev, se compraron para la Flota del Mar Negro cinco fragatas de vapor (con ruedas de paletas laterales) en Inglaterra (Jersón, Krim, Besarabia, Gromonosets y Odesa). Sin embargo, estas naves se utilizaron principalmente como medio de transporte y prácticamente no participaron en las maniobras de entrenamiento. En la década anterior al estallido de la Guerra de Crimea, la Flota del Mar Negro recibió tan **solo un buque que cumplía totalmente con los requisitos técnicos de su época**. Se trataba de una fragata de vapor con ruedas laterales, llamada Vladímir, que se construyó en Inglaterra en 1848 bajo la supervisión de Vladímir Kornílov. Tenía una fuerte dotación de artillería (dos cañones de 24,5 cm, cinco cañones de 21,4 cm, cuatro cañones de 15,2 cm y dos cañones de 13,8 cm) y alcanzaba la velocidad de once

nudos. Fue la nave más moderna de la Flota del Mar Negro durante la Guerra de Crimea, comparable a las naves de esta clase de las marinas de guerra de las potencias occidentales.

La armada otomana

En la primera fase de la Guerra de Crimea, el único oponente de la flota rusa del mar Negro fue la **Armada turca**. Su núcleo estaba formado por buques a vela, incluidos cinco navíos de línea, diez fragatas, nueve corbetas y doce bergantines. Los apoyaban cinco fragatas de vapor (con ruedas laterales) y alrededor de treinta pequeñas embarcaciones auxiliares de vela. El sultán también tenía a su disposición una **flota egipcia**: tres buques de línea y cuatro fragatas de vela. Parte de las unidades, incluido un buque de línea y cinco fragatas, no podían prestar servicio temporalmente mientras se realizaban las reparaciones periódicas necesarias. Además, se encontraban en construcción tres navíos de línea que, supuestamente, tenían que entrar en servicio en la primavera de 1854.

Acorazado "Emperatriz María" en la batalla en Sinope. 1853. Capucha A. D. Kivshenko [185]

En total, la armada otomana contaba con cuarenta y ocho buques de combate artillados con más de dos mil cañones. Estambul constituía la base de las principales fuerzas de la flota turca, y el comandante en jefe de la armada era el almirante **Mahmud Pachá**. Uno de los oficiales más distinguidos que sirvió en dicha marina fue el inglés Adolphus Slade, que había sido asesor personal del sultán para asuntos marítimos, desde 1839, bajo el nombre de Musavera Pachá. En opinión de los extranjeros que tuvieron la oportunidad de observar los ejercicios de la flota turca, el entrenamiento de las tripulaciones dejaba mucho que desear y la moral era baja. El estado de los arsenales, astilleros y fábricas de armamento tampoco era satisfactorio.

Primeras escaramuzas

En vísperas del estallido de la guerra, la Flota del Mar Negro recibió la orden de transportar municiones desde Crimea hasta la costa del Cáucaso. La tarea fue ejecutada por la escuadra al mando del vicealmirante Najímov, quien entre septiembre y octubre de 1853 trasladó desde Sebastopol a Sujumi a la 13.ª División de Infantería (más de 16 000 soldados con dos baterías ligeras de artillería). En la operación de desembarco se utilizaron once transportes protegidos por el núcleo de la escuadra, que consistía en doce navíos de línea.

Tras el comienzo de las hostilidades, se ordenó al vicealmirante Najímov que patrullase las aguas entre Anatolia y Crimea. El 16 de noviembre de 1853, los rusos lograron su primer éxito en la contienda. La fragata Besarabia (del teniente Piotr Szczegolev) se hizo con el carguero de vapor turco Mecihire Tacihiret, que, tras ser conducido a Sebastopol, se incorporó a la flota rusa bajo el nombre de Turok. El 17 de noviembre se libró **la primera batalla entre naves de vapor de la historia** en la zona del puerto de Penderaklia, en Anatolia. La fragata rusa Vladímir (al mando del teniente Grigory Butakov) bombardeó y obligó a arriar la bandera a la fragata de vapor egipcia Pervaz Bahir (del contraalmirante Said Pachá). El buque de la flota otomana, averiado, fue remolcado a Sebastopol y, tras las reparaciones pertinentes, se incorporó al servicio de la flota rusa bajo el nombre de Kornílov.

La batalla de Sinope y la destrucción de la escuadra otomana

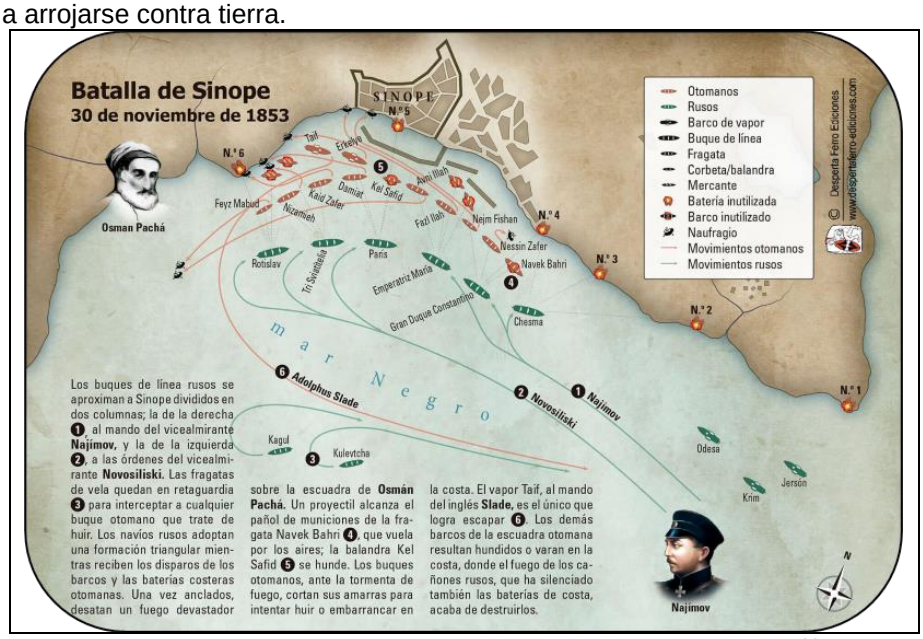
El 23 de noviembre de 1853, la escuadra del vicealmirante Najímov, que patrullaba las aguas de la costa de Anatolia, se encontró con una escuadra otomana anclada en la bahía de Sinope.

[185] https://es.topwar.ru/130895-unichtozhenie-tureckogo-flota-v-sinopskom-srazhenii.html

Najímov organizó el **bloqueo del puerto** y, tras obtener municiones, comenzó los preparativos para la gran batalla. En vísperas del choque, los rusos disponían de seis buques de línea y dos fragatas de vela. La escuadra otomana estaba comandada por un veterano de la batalla de Navarino (1827), el vicealmirante Osman Pachá, y consistía en seis fragatas de vela, dos fragatas de vapor, dos corbetas de vela, una balandra y dos transportes.

La escuadra de Najímov tenía una clara ventaja en cuanto a artillería, porque Osmán Pachá solo podía desafiar los 716 cañones desplegados por los rusos con 472 propios, y de un calibre mucho menor. El plan del vicealmirante ruso se basaba en un ataque directo de sus navíos de línea contra la escuadra otomana. Las naves rusas debían entrar en la **bahía de Sinope** y, después de acercarse a distancia de tiro de artillería, echar anclas para evitar las derivas del viento. Se suponía que dos disparos del buque insignia iban a ser la señal para abrir el fuego. A las fragatas rusas se les ordenó maniobrar a la entrada de la bahía y evitar que los barcos turcos a vapor se escabulleran.

El 30 de noviembre, a las 12.00 horas, los buques de línea rusos se adentraron en la bahía de Sinope formando **dos columnas**. La derecha incluía el buque insignia del vicealmirante Najímov, el Emperatriz María, el Gran Duque Constantino y el Chesma. La columna de la izquierda estaba liderada por el París, seguido del Tri Sviatítelia y el Rostislav. Fueron recibidos por los cañonazos de las unidades otomanas, alineadas **en media luna** y sostenidas por baterías de costa. Los artilleros turcos, con el fin de detener el ataque, apuntaban principalmente al aparejo de las naves rusas. Tras acercarse a distancia de tiro de cañón, los navíos de línea rusos arrojaron anclas y abrieron fuego contra las naves y baterías del enemigo. El Emperatriz María, tras un intercambio de disparos con la fragata Avni Illah, el buque insignia del vicealmirante Osmán Pachá, obligó a la nave turca a embarrancar. Entonces, el insignia ruso bombardeó a la fragata Fazl Illah, le causó numerosos incendios y la obligó a arrojarse contra tierra.



Mapa de la batalla de Sinope (30 de noviembre de 1853).[186]

El Gran Duque Constantino y el Chesma acribillaron a la fragata Navek Bahri y causaron una explosión en los pañoles de municiones que resultó en el hundimiento del barco turco. A continuación, los dos buques de línea rusos dirigieron sus cañones hacia la corbeta Nejm Fishan, que se hundió tras incendiarse. El París, que encabezaba la segunda columna, hundió la balandra Kel Safid y obligó a las fragatas Damiat y Nizamieh a embarrancar. El Tri Sviatítelia, por su parte, cañoneó a la fragata Nessin Zafer y le causó incendios que la forzaron a arrojarse a tierra. El Rostislav, última nave en la formación de la columna de la izquierda dirigió su fuego sobre la corbeta Feyz Mabud y la obligó a embarrancar. La fragata de vapor Erkelye y dos transportes amarrados en el puerto Sinope fueron víctimas, también, de los certeros cañonazos de las naves rusas.

[186] https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/la-batalla-de-sinope-el-fin-de-la-era-de-la-vela/

La batalla de Sinope, con una duración de cuatro horas, llegó a su conclusión con la **destrucción absoluta de la escuadra otomana**, que perdió doce buques, incluidas siete fragatas (seis de vela y una de vapor), dos corbetas, una balandra y dos transportes. Los turcos también sufrieron graves pérdidas en vidas. De los 4220 marinos otomanos que participaron en la batalla de Sinope, unos cuatro mil murieron, resultaron heridos o fueron hechos prisioneros. Entre estos últimos se encontraba el comandante de la escuadra, el vicealmirante Osmán Pachá. De sus naves apenas sobrevivió el buque de vapor Taif, comandado por Musaver Pasha (o Adolphus Slade), quien, valiéndose de la velocidad de su nave, logró escapar de las fragatas rusas Kulevtcha y Kagul maniobrando por el trazado exterior del puerto de Sinope. A pesar de la persecución, a la que se unieron las fragatas de vapor (Odesa, Krim y Jersón) de la escuadra del vicealmirante Kornílov, que se apresuró a acudir en ayuda de Najímov, el Taif llegó a la base de Estambul sin ningún problema.

Las pérdidas rusas en la batalla de Sinope fueron relativamente pequeñas. Murieron 38 marineros y 235 resultaron heridos. Ningún buque ruso se hundió, pero todos sufrieron daños. El Emperatriz María, el más castigado (sesenta impactos), fue remolcado por la fragata de vapor Krim a la base de Sebastopol. También allí fueron remolcados los buques de línea Gran Duque Constantino, Tri Sviatítelia y Rostislav, que habían quedado con sus velas mermadas. El resto de los navíos de línea (París y Chesma), que habían sufrido daños menores, regresaron por sí solos a Sebastopol.

Claves del triunfo ruso

Un análisis de la batalla de Sinope permite concluir que la ventaja de los rusos en **artillería naval** tuvo una influencia decisiva en el resultado final; los 472 cañones desplegados en los buques otomanos y 24 piezas de artillería costera se midieron a los 716 cañones de la escuadra de Najímov. La ventaja cualitativa también fue importante, ya que los cañones rusos superaban a los turcos en calibre; de los primeros, 76 eran de 68 libras, 412 de 36 libras y 228 de 24 libras, contra solo dos cañones turcos de 77 libras, 4 de 38 libras y 160 de 29 libras (en las naves). Sin lugar a duda, el uso de **granadas con alto poder de explosivo** por parte de la artillería naval rusa tuvo una influencia significativa en el desenlace de la batalla. Las granadas de artillería con espoletas primitivas de impacto habían sido inventadas en la década de 1830 por el general francés Henri-Joseph Paixhans y, desde 1841, la artillería adaptada para disparar granadas había empezado a ser introducida en el armamento de los buques pertenecientes a la Armada Imperial rusa.

La batalla de Sinope del 18 de noviembre [30 de noviembre en el calendario gregoriano] de 1853 (la noche tras la batalla) (1853)[187]

Según los informes del vicealmirante Najímov, parece que, en la batalla de Sinope, los barcos rusos lanzaron un total de 16 873 proyectiles, incluidas unas dos mil granadas, que perforaron fácilmente los costados de las fragatas turcas y provocaron la destrucción total de los buques de

[187] *) Óleo sobre lienzo de Iván Aivazovski (1817-1900), Museo Naval Central, San Petersburgo.*

madera. También contribuyeron al resultado final las habilidades de mando de Najímov. La detección de la escuadra turca y, posteriormente, la rápida concentración de fuerzas hábilmente realizada, proporcionaron a la escuadra rusa la ventaja cualitativa necesaria (navíos de línea contra fragatas) que, finalmente, la condujo a una victoria espectacular.

El minucioso **plan de batalla de Najímov**, que este detalló personalmente a los comandantes de los buques durante el consejo de guerra en vísperas de la batalla de Sinope, el 29 de noviembre de 1853, merece un reconocimiento especial. El gran valor de este plan queda atestiguado por la idea de usar una formación de dos líneas que cruzase la media luna en la que naves otomanas se habían alineado. Las suposiciones del plan, que proporcionaba a los comandantes de los buques de línea un grado significativo de libertad de operación, confirman la gran confianza que tenía Najímov en las habilidades de navegación y combate de sus subordinados. La excelente cooperación de los barcos rusos confirmó el alto nivel de formación de los comandantes y las tripulaciones.

Batalla de Sinope[188]

Los **errores operacionales y tácticos del bando otomano** también contribuyeron al éxito de Rusia. El vicealmirante Osmán Pachá, tras ser descubiertos sus efectivos por las fuerzas de reconocimiento rusas, no intentó hacerse con la iniciativa operacional a pesar de que, entre el 23 y el 29 de noviembre de 1853, contaba con una clara ventaja en el número de buques y cañones sobre las fuerzas rusas que bloqueaban el puerto de Sinope. Por lo tanto, podría haber intentado romper el bloqueo y, en caso necesario, combatir en alta mar, donde a las fragatas turcas les hubiera sido más fácil maniobrar. Una batalla contra un oponente más fuerte hubiera sido ciertamente arriesgada para el bando ruso, porque la fuerza de reconocimiento de Najímov que bloqueaba Sinope estaba bastante lejos de su base en Sebastopol, mientras que la escuadra otomana pelearía cerca de su base operacional. Otro error del vicealmirante Osmán Pachá fue el incorrecto posicionamiento de los barcos en la bahía de Sinope, lo que hizo difícil, o incluso imposible, que parte de las baterías de artillería costera disparasen. El comandante de la escuadra otomana no hizo ningún intento de usar mejor los recursos de sus barcos de vapor (ventaja en maniobrabilidad y velocidad), algo que temía hasta cierto punto el vicealmirante Najímov, quien no tenía unidades de este tipo al inicio de la batalla.

[188] https://mobile.twitter.com/grupogehm/status/1406954091150983168

Consecuencias

La victoria en Sinope aseguró el **dominio de Rusia sobre el mar Negro**. La interrupción de las conexiones de transporte marítimo a lo largo de la costa de Anatolia impidió que el Imperio otomano transportara municiones al teatro de guerra en el Cáucaso, lo que deterioró en gran medida la situación militar turca en la región. Paradójicamente, sin embargo, la victoria de Sinope tuvo unas **nefastas consecuencias políticas para Rusia**. Gran Bretaña y Francia, preocupadas por los éxitos militares rusos y temerosas de que sus intereses políticos y económicos en aquella parte del mundo se vieran amenazados, se avinieron a una intervención armada del lado del debilitado Imperio otomano. La entrada en el conflicto de las potencias occidentales, que disponían de unas fuerzas armadas modernas, inclinó el resultado final de la guerra a favor de la coalición antirrusa.

La batalla de Sinope fue **el último gran enfrentamiento entre flotas a vela**. La ineficaz persecución, por parte de las fragatas rusas de vela, de la fragata turca de vapor Taif, la única nave de combate de la flota otomana que sobrevivió a la batalla fue un indicativo, con todo su simbolismo, de que la era de la vela estaba llegando a su fin y pronto sería reemplazada por la edad del vapor y el hierro.

A raíz de Sinope, los aliados declararon la guerra al Imperio Ruso el 27 de marzo de 1854 y mandaron fuerzas a Varna, puerto ubicado en el margen oeste del Mar Negro, siendo su objetivo tomar Sebastopol, la principal base naval rusa en la península de Crimea.

La escuadra rusa, inferior a la de los aliados que tenían la mayor parte de sus buques propulsados a vapor, se refugió en Sebastopol participando en su defensa.

Los primeros intentos por tomar Sebastopol se hicieron en septiembre de 1854 sin éxito, situación que se mantuvo hasta mayo del año siguiente en que los aliados atacaron las LCM rusas del Mar de Azov, desde donde apoyaban a Sebastopol, cayendo finalmente la ciudad en septiembre.

Se utilizó este período para construir lanchas cañoneras blindadas capaces de resistir los impactos de la artillería rusa.

En la primavera de 1855 los buques propulsados a vapor habían reemplazado a los grandes buques de guerra a vela y se generalizaba el uso de blindaje.

La campaña de Crimea logró su objetivo de mantener fuera de los Dardanelos a Rusia, pero a un alto costo de vidas humanas, ya que murieron más de 100.000 hombres en combate, por el cólera y por el frío, de un total de aproximadamente 165.000 que componían las fuerzas aliadas.

Campaña del Báltico

Fuera del esfuerzo de la guerra desplegado en el Mar Negro los aliados operaron simultáneamente en el Báltico para impedir que la flota rusa ubicada en esa área, que era superior a la del Mar Negro, saliera del Mar del Norte a atacar las Líneas de Comunicaciones Marítimas aliadas que mantenían el apoyo logístico indispensable para el desarrollo de la guerra.

Pero el propósito principal de esta actividad, constitutiva de una Maniobra Estratégica, fue hacer creer a los rusos que este despliegue de fuerzas tenía como objetivo estratégico su capital, San Petersburgo, obligándolos a concentrar fuerzas terrestres en el área, debilitando su presencia en Crimea, lo que facilitó el triunfo aliado.

Derrotados los rusos, se estableció la paz mediante el Tratado de París, en marzo de 1856.

Comentarios:

En esta guerra destaca el esfuerzo logístico naval para mantener fuerzas británicas y francesas en un área lejana como la península de Crimea.
Existen muchas observaciones a la conducción militar de los mandos en la península, en especial por el lado británico.
Aparece Florence Nightingale, enfermera, escritora y estadística británica, precursora de la enfermería profesional contemporánea y creadora del primer modelo conceptual de enfermería (1820-1910)

GUERRA DE SECESIÓN (1861-1865).

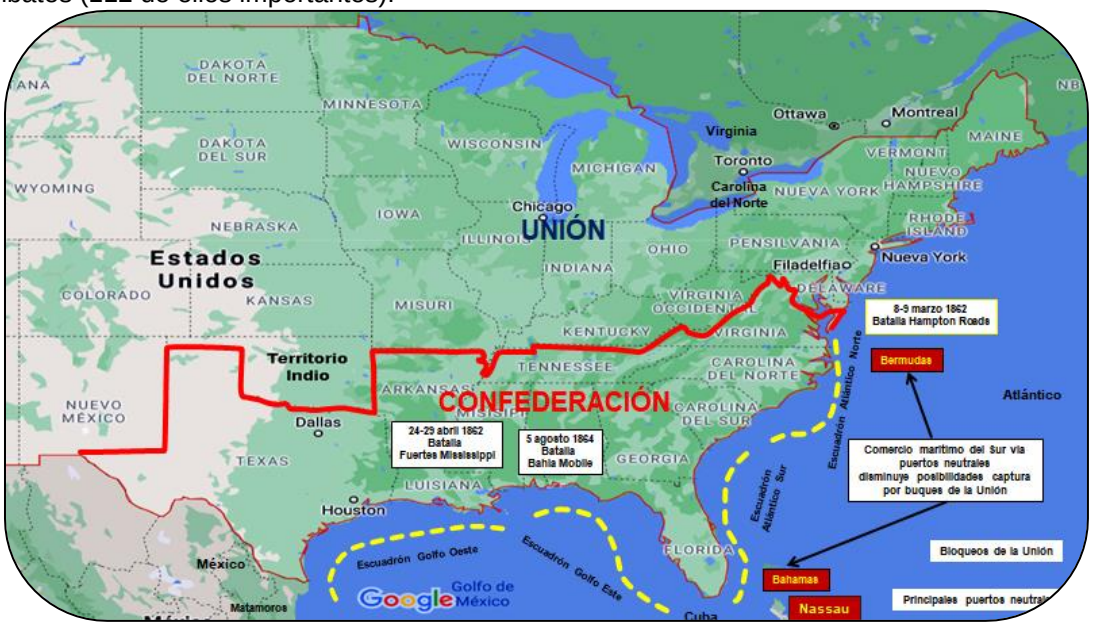
Situación general y causas de la guerra

A pesar del sobresaliente desarrollo alcanzado por Estados Unidos a mediados del siglo XIX, mantenía pendiente lo relacionado con la esclavitud y con ello la opinión pública dividida entre los del norte o de la Unión y los del sur o confederados.

Los Estados del Sur poseían una población blanca poco numerosa y la agricultura requería la mano de obra del esclavo. En el norte no se daba esta situación y existía una fuerte tendencia a abolir la esclavitud. La industria pesada estaba casi toda en el norte.

En el ámbito político se mantenía un equilibrio entre los Partidos (compromisos). Pero en 1861 se formó un nuevo partido Republicano que insistió en suprimir la esclavitud, su candidato Abraham Lincoln triunfó, agudizando la crisis. Carolina del Sur se retiró de la Unión y luego lo siguieron los otros Estados del Sur, formando todos el Estado Confederado de América, que eligió de presidente a Jefferson Davis, estableciendo su capital en la ciudad de Richmond.

La guerra fue una de las más largas y cruentas del siglo XIX (4 años). Se libraron unos 2.000 combates (112 de ellos importantes).



El aspecto marítimo de la guerra destacó especialmente por el bloqueo económico que el norte hizo a los puertos del sur con buques que tenían capacidades limitadas producto de la decadencia en que venía cayendo la armada americana desde 1815. De un total de 90 buques que era su fuerza efectiva, 41 estaban operativos y sólo 20 podían considerarse modernos. Sin embargo, tuvieron buenos Oficiales y Tripulaciones.

1. El norte contaba con casi la totalidad de la flota.
2. El Sur autorizó a corsarios para operar contra los buques del Norte en respuesta al bloqueo de los puertos confederados que les impedía comerciar el algodón, vital para su economía. La falta del algodón en Europa fue aceptada por la simpatía que despertó la lucha contra la esclavitud.

Introducción.[189]

El bloqueo económico mantenido por cuatro Escuadras dificultó las operaciones de los corsarios ya que no podían recalar a puerto con sus presas ni tampoco hacerlo en Europa por los acuerdos que se establecieron con los países del viejo continente. Destacó por su audacia y tenacidad como corsario la tripulación del buque armado “Alabama”.

[189] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Hampton_Roads "The Monitor and Merrimac: The First Fight Between Ironclads", a chromolithograph of the Battle of Hampton Roads, produced by Louis Prang & Co., Boston

Los Confederados obtuvieron importantes triunfos al principio, llegando prácticamente a las puertas de Washington, pero no pudieron mantener el esfuerzo inicial de la guerra. Las tropas del General Lee fueron contenidas en la batalla de Gettysburg, que duró 3 días (1 y 3-JUL-1863).
En el mar dominó el Norte (bloqueo) destacando los comandantes Farragut y Porter.

La situación social, económica y política de la nación, eran muy delicadas. Las diferencias entre los estados del norte y el sur cada vez eran más evidentes en distintos temas; sobre todo con la esclavitud.

Para el sur era vital para mantener su economía agraria y el trato que recibían los esclavos era denigrante e infrahumano. Para el norte, el pensamiento de esclavitud era repugnante; aunque para otros, su liberación suponía una gran mano de obra que iría muy bien a su cada vez más importante industria.

Independientemente, la tensión aumentó con la elección de Abraham Lincoln como presidente. Siendo un gran detractor de la esclavitud, el sur lo consideró inaceptable y viendo afectado su medio de vida con la interferencia federal contra las leyes esclavistas, el estado de Carolina del Sur votó a favor de separarse de la Unión. Les seguirían Florida, Misisipi, Alabama, Georgia, Luisiana y Texas.

Para detener este proceso, se decretó un llamamiento a las armas para detener la rebelión. Esto resultó un gran error, porque Virginia, Arkansas, Carolina del norte y Tennessee también votaron a favor de la ruptura.

Posteriormente, estos estados se unieron en un nuevo tipo de federación: los Estados Confederados y con el ataque al fuerte Sumter empezaba lo que sería una brutal guerra civil.

Un marino sin fortuna

Uno de los mayores protagonistas de esta fascínate historia, fue el capitán Franklin Buchanan; en mi opinión uno de los marinos con más mala suerte pese a su impecable carrera. Descendiente de escoceses; su abuelo paterno dirigió como general una milicia durante la guerra de independencia y su abuelo materno fue uno de los firmantes de la Declaración de Independencia.

Un plan

El anciano teniente general Winfield Scott propuso el denominado “Plan anaconda”, el cual consistía en bloquear todos los puertos sudistas y de este modo impedir que los confederados recibieran soporte exterior; a la vez que, como la serpiente homónima, estrangulaba su economía al no poder exportar sus productos al viejo continente.

Cromolitografía de la batalla de Hampton Roads. Louis Prang & Co., Boston.

Debilitados y controlando los ríos Tennessee y Mississippi, sería fácil atacar las ciudades rebeldes y asestar el golpe final capturando Richmond, su capital.

Eso en la teoría, porque a la práctica los sureños fueron más resistentes de lo que creía el alto mando de la Unión. Además, mientras el norte tenía a generales incompetentes como Burnside o Hooker, el sur disponía de Lee y Jackson.

No obstante, estaba claro que el sur necesitaría romper el bloqueo yanqui, pero los rebeldes no disponían de una armada lo suficientemente grande como para competir en mar abierto. En su lugar crearon todo tipo de artefactos semi sumergibles para lograr tal fin.

El renacer del CSS Virginia: la era de los blindados

Cuando el estado de Virginia votó por separarse de la Unión, se temió que los buques de la armada anclados en el astillero de Gosport (actualmente denominado Norfolk) cayesen en manos rebeldes. En cumplimiento de la orden de destrucción de la base, la fragata USS Merrimack fue incendiada y hundida.

No obstante, los marinos sudistas consiguieron reflotar el casco y tras unas reparaciones, decidieron crear un buque blindado capaz de romper el bloqueo.

Fotografía del CSS Virginia.

Pero el diseño del nuevo buque sudista no se parecería a nada que el mundo hubiera conocido hasta el momento, carecería de cualquier tipo de aparejo, confiando totalmente en un motor a vapor para su propulsión.

La tripulación de 320 marinos estaba protegida por una estructura formada por maderas, con dos capas de hierro que formaban una casamata de 102 mm. Su armamento principal consistía en dos cañones de ánima estriada de 178 mm, 2 piezas de 151 mm, 6 de ánima lisa de 229 mm y dos obuses de 12 libras.

Pese a poseer tecnología punta, sus constructores resucitaron una antigua arma de guerra: el espolón. Pese a estar bien forrado y armado, poseía dos desventajas significativas: la primera era la velocidad, cuando era una fragata a vapor llegaba a los 12 nudos, mientras que con su nuevo aspecto no sobrepasaba los 6. El otro inconveniente, eran los 6,7 m de calado que poseía y hacían muy peligrosa la navegación fluvial.

Combate de Hampton Roads (8 y 9 marzo 1862)[190][191]

1861 fue una fecha que marcó para siempre los Estados Unidos, pues estalló una brutal guerra civil cuyas heridas todavía son patentes en su sociedad. Por otro lado, brindó a los ingenieros navales la oportunidad de exprimir su ingenio y crear algunas de las naves más raras que jamás han surcado los mares, junto al primer combate moderno entre naves acorazadas: Hampton Roads.

Esta fue en efecto, la batalla naval que cambió para siempre la concepción de la guerra en el mar.

[190] https://www.todoababor.es/historia/hampton-roads-batalla-naval-que-cambio-todo/
[191] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Hampton_Roads

Como marino sirvió con honores hasta alcanzar el grado de capitán de navío, también fue el primer superintendente de la academia naval de los Estados Unidos y comandante del Washington Navy Yard, el más antiguo e importante astillero de la armada de su tiempo.

Sin embargo, su estrella empezó a declinar con el inicio de la rebelión. Creyendo que su estado natal (Maryland) también se separaría, el 22 de abril de 1861 renunció a su puesto esperando poder obtener una buena promoción en la futura flota confederada.

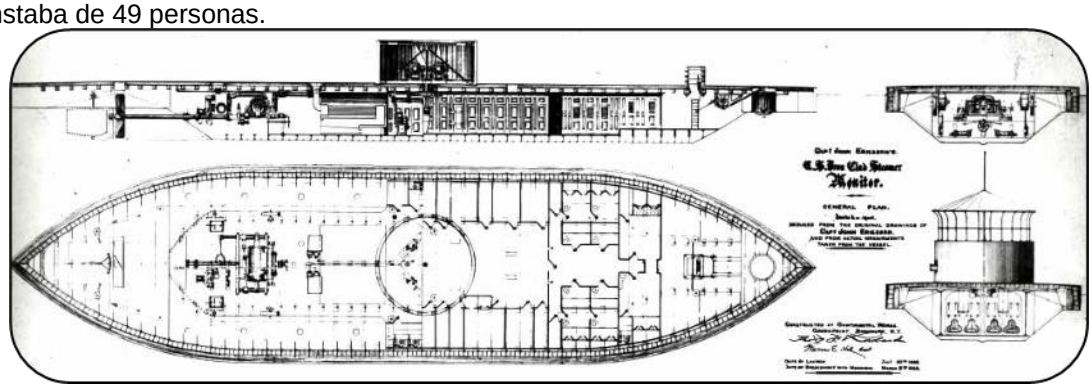
Pero para su más profundo horror, esta situación nunca se produjo. Rápidamente, quiso que el secretario de marina anularse su renuncia, pero este lo acusó de traidor y se negó a reinstaurarlo. Ahora, su carrera como oficial naval quedaba ligada al mismo destino de la causa sudista.

Se bota el Monitor: Ericsson entra en acción

Necesitaban algo nuevo y eficaz contra el CSS Virginia; pero no había ningún barco capaz de hacerle frente, al menos por el momento.

El ingeniero sueco John Ericsson ideó una solución revolucionaria. Su proyecto consistía en una nave hecha totalmente de hierro reforzado, cuya cubierta apenas sobresaliera de la línea de flotación para evitar ser un objetivo fácil en caso de combate cerrado; solo había un pequeño punto de observación para el timonel y el capitán. Dispondría de un motor y una chimenea plegable para evitar ser dañada en batalla.

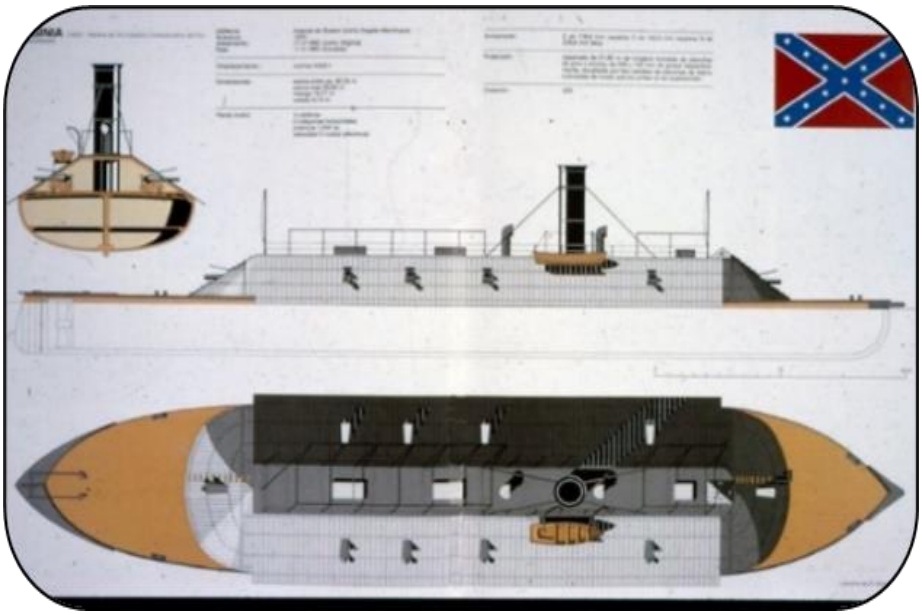
Su armamento consistía en una gran torreta equipada con dos únicos cañones de 279 mm. Al no haber nada más en cubierta, podía disparar en cualquier punto a los 360 grados. Su tripulación constaba de 49 personas.



Plano del buque USS Monitor. Fotografía de la U.S. Navy.

Tras el incidente del Peacemaker y el raro diseño (que algunos lo calificarían como un queso sobre una balsa) Ericsson tuvo que decir que en caso de fallo él mismo pagaría todos los gastos del proyecto. Sin muchas alternativas, la armada cedió; así fue como nació el USS Monitor.

A diferencia de su némesis, poseía una velocidad de 8 nudos y sus escasos 3,2 m de calado lo hacían ideal para la navegación fluvial. No obstante, su retroceso y el sistema de troneras para proteger las piezas mientras se cargaban mostró poseer diversos fallos. A fin de cuentas, era la primera vez que alguien pensaba un diseño de este tipo y ya se sabe lo que cuesta innovar en un campo desconocido.



CSS Virginia, ex Merrimac

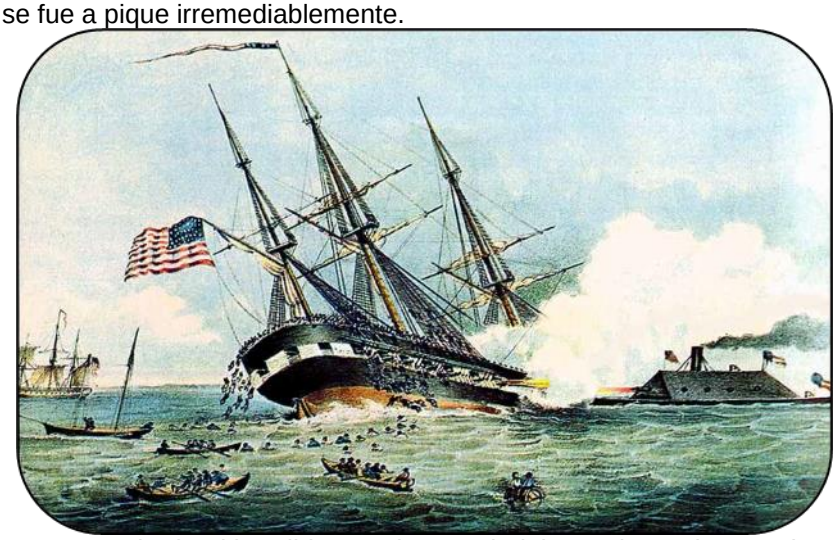
La batalla de Hampton Roads: primer día

Fecha	9 de marzo de 1862
Lugar	Canal de Hampton Roads, Virginia (Estados Unidos)
Resultado	• Victoria táctica confederada • Victoria estratégica de la Unión • La Unión mantiene el bloqueo • El Escuadrón James River se mantiene como flota en potencia.
Beligerantes	
Estados Unidos de América	Estados Confederados de América
Comandantes	
• John Lorimer Worden	• Franklin Buchanan • Cathesby R. Jones
Fuerzas en combate	
4 naves (1 acorazado)	5 naves (1 acorazado)
Bajas	
• 2 barcos hundidos • 1 barco dañado • 261 muertos • 108 heridos	• 1 acorazado dañado • 78 muertos • 17 heridos

El 8 de marzo de 1862, el CSS Virginia levó anchas con el objetivo de romper el bloqueo unionista en la bahía de Chesapeake; Acompañado por los buques-tender CSS Raleigh y CSS Beaufort; más los cañoneros CSS Patrick Henry, CSS Jameston y CSS Teaser.

La flota unionista se componía de las fragatas de 50 cañones USS Minnesota y USS Roanoke, las fragatas de 44 cañones USS St. Lawrence y USS Congress, la fragata de 24 piezas USS Cumberland y 6 buques auxiliares de escaso valor bélico.

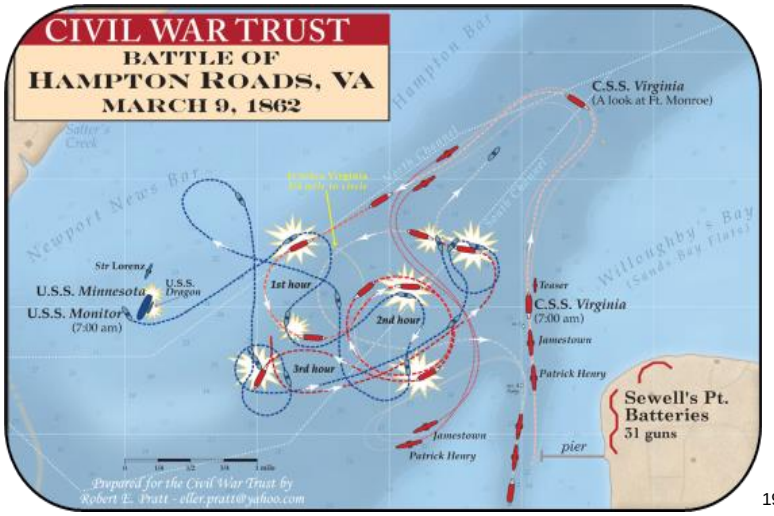
Buchanan dirigió su nuevo buque contra el Cumberland y le asestó un golpe con el espolón por debajo de la línea de flotación; entonces disparó a quemarropa. Los daños fueron tales, que el buque federal se fue a pique irremediablemente.



USS Cumberland hundido por el CSS Virginia. Curier and Ives Print.

Con la primera víctima liquidada, el comodoro dirigió su vista al Congress, cuyo capitán al ver la suerte de su camarada, decidió encallar la fragata en una zona poco profunda. Ambos buques intercambiaron disparos durante una hora y después de graves daños y de ver como los proyectiles no le hacían nada al blindaje, los federales rindieron la nave.

Entonces, una batería de soldados en tierra, que estaban viendo el macabro duelo; abrieron fuego. En venganza por el bombardeo, los confederados dispararon proyectiles incendiarios sobre el Congress; este terminó estallando al alcanzar el fuego la santabárbara.



Ahora era el turno del Minnesota, cuyo comandante también decidió encallarlo en un lugar donde el Virginia no pudo seguirle a causa de su calado.

Estaba anocheciendo y los confederados, pese a salir victoriosos, también habían recibido daños significativos. La chimenea del Virginia recibió varios impactos que redujeron su todavía escasa velocidad; dos cañones habían sido inutilizados y algunas piezas del blindaje habían cedido. Además, un pedazo de metralla le había fracturado el fémur al propio comodoro.

Con tal panorama y ante la oscuridad cada vez mayor, Buchanan decidió retirarse y rematar el trabajo la mañana siguiente.

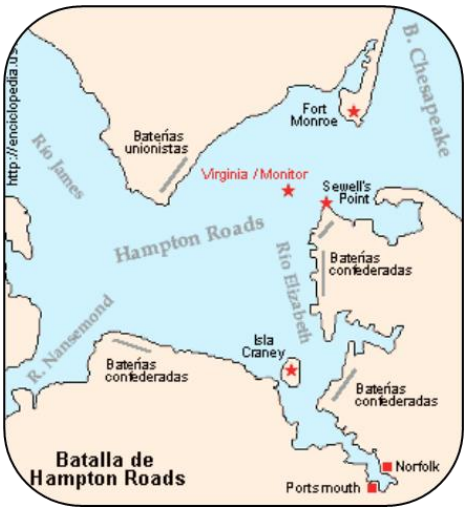
Para los marineros de la Unión, les esperaba una noche de miedo, en que no sabían si el enemigo atacaría o no. La única certeza que tenían era que no podían retirarse y que pronto llegaría una nueva arma a salvarles. Pero la pregunta era clara… ¿Llegarían a tiempo?

192 https://guerrayhistoria.wordpress.com/tag/guerra-civil-estadounidense-1861-1865/

La batalla de Hampton Roads: el segundo día

Amaneció el día 9 y ambos bandos se prepararon para reanudar la batalla. Dado a sus heridas, Buchanan fue desembarcado y de este modo el destino le vomitó literalmente en la cara al no poder participar en el legendario combate. Fue sustituido por su segundo al mando, el teniente Catesby Jones.

Jones, fue directo a por el maltrecho Minnesota, confiaban en poder hundirle gracias a la subida de la marea. Pero, de repente apareció un invitado inesperado en el baile. Era algo que jamás habían visto, se trataba del USS Monitor al mando del teniente John Wordern. Pronto la tecnología de torreta y la de casamata se verían las caras.



Mapa de la zona de la batalla.

Ambas naves estuvieron disparándose durante horas. El Monitor destacó por su mayor agilidad, aunque el blindaje del Virginia aguantó el fuego yanqui. Los rebeldes intentaron espolonearlo en varias ocasiones, pero el Monitor consiguió esquivarles y cuando al fin hicieron blanco, su casco consiguió resistir el impacto.

Buchanan no había esperado luchar contra un blindado, por lo que su armamento era estándar en vez de proyectiles perforantes. Por otro lado, la pólvora del Monitor no daba suficiente impulso para que las balas fueran más efectivas.

El duelo terminó cuando un proyectil explotó cerca del punto de observación del Monitor y los fragmentos entraron por las rejillas, dando de lleno en la cara del teniente Wordern y cegándolo momentáneamente.

Los unionistas se retiraron para evaluar el estado de su comandante, quien ordenó que no se preocuparan por él, volvieran a la batalla y protegieran al Minnesota a toda costa. El teniente Samuel Greene tomó el mando y volvió al combate.

Batalla del USS Monitor contra el CSS Virginia. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Por otro lado, los sureños creyeron que el enemigo se había retirado definitivamente. Pero dado a que la marea todavía no era favorable para acercarse al *Minnesota*, optaron por retirarse también.

Desde el puente, el teniente Greene vio como el Virginia regresaba a su base y creyó que los habían repelido.

Balance de la batalla

Desde el punto de vista confederado, Hampton Roads fue una gran victoria. Habían hundido dos buques enemigos y dejado uno dañado; mientras que ellos no habían perdido ninguna embarcación. Además, sus bajas eran 78 muertos y 17 heridos, frente a los 261 fallecidos y 108 heridos de los federales.

Desde el punto de vista unionista, pese a las terribles bajas, también se consideró una victoria; pues habían impedido que los rebeldes lograran su objetivo de romper el bloqueo, además de

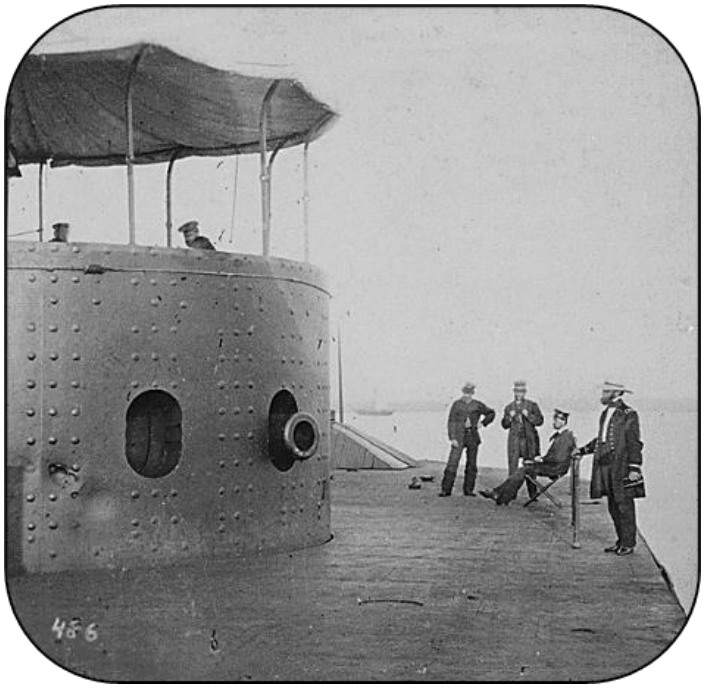
salvar al Minnesota y su dotación de un trágico fin; por no decir que se quedaron con “el campo de batalla”.

Tras el combate, ambos buques nunca más volvieron a verse: El CSS Virginia terminó encallando a causa de su calado y fue destruido por su dotación para evitar su captura. Irónicamente, la falta de calado fue la causa del fin del *Monitor*; ideal para zonas fluviales y costeras, su diseño resultaba muy inestable en alta mar, cosa que provocó su naufragio.

En 1973 sus restos fueron descubiertos, su ancla fue recatada en 1998 y en 2001 se recuperó el pecio; pero no sería hasta 2003 cuando se sacó su torre a superficie. En el interior del buque todavía quedaban los huesos de tres de los 16 marineros que perecieron en el naufragio. Pese a ser imposibles de identificar, fueron enterrados en 2013 con los más altos honores por parte del personal de la armada.

¿Qué fue de los protagonistas?

El comodoro Franklin Buchanan sobrevivió a sus heridas y pese a que la historia le negó participar en la parte culminante del combate, por sus méritos se convirtió en el único marino confederado en alcanzar el rango de almirante. Supervisó la construcción de otros buques y luchó con valor contra el almirante unionista Farragut.



Cubierta del USS Monitor después de la batalla de Hampton Roads. Nótense los impactos del fuego enemigo en el blindaje.

Al terminar la guerra, fue indultado y regresó a Maryland, donde trabajó como hombre de negocios y director de la Universidad de Maryland. Falleció el 11 de mayo de 1874. Tres destructores de la armada estadounidense han llevado su nombre.

El teniente Catesby Jones, por otra acción de combate fue ascendido a capitán de fragata por su conducta galante y meritoria. Durante el resto del conflicto estuvo asignado como supervisor de la fabricación de armas pesadas. Terminada la guerra se dedicó a los negocios y halló la muerte abruptamente el 20 de junio de 1877 cuando un hombre le disparó a causa de una disputa entre su hijo y el vástago de este.

Tras la batalla el teniente John Wordern fue trasladado en tierra para curar sus heridas, en agradecimiento el Congreso lo ascendió a capitán de fragata, recibió los elogios de todo el país y la joyería Tiffany & Co le obsequió con una espada con incrustaciones de oro y plata. Ya recuperado, regresó al servicio activo hasta el fin del conflicto con el grado de capitán de navío.

Con la paz, siguió ascendiendo en la jerarquía, siendo nombrado comodoro en 1869 y contralmirante en 1872. Desempeñó cargos como superintendente de la academia naval de estados unidos y fue el primer presidente del instituto naval de estados unidos entre otros honores. Falleció el 19 de octubre de 1897.

Por su lado, el teniente Greene continuó comandando el Monitor hasta que fue relevado. Continuó luchando en el conflicto y distinguiéndose, cosa que le valió el ascenso a capitán de corbeta.

Con el fin de las hostilidades, comandó distintos buques, fue instructor de matemáticas y ayudante del superintendente en la academia naval. Murió el 11 de diciembre de 1884 y en su honor un destructor llevó su nombre.

Legado

- Las tecnologías empleadas en la batalla revolucionaron la ciencia naval, tanto la unión como la confederación se lanzaron a la fabricación de buques blindados. Algunos con diseños todavía más estrafalarios como dos torretas en vez de una.
- Inmediatamente después del combate, su Suecia natal pidió una patente para poder construir uno parecido. Desde entonces, toda embarcación que poseyera unas características similares al diseño de Ericsson se denominó “Monitor”; algunos como el Huáscar o el Manco Cápac (ex. USS Oneota) alcanzaron la fama por sus peripecias frente a la escuadra chilena.
- España solo poseyó un buque de estas características: el Puigcerdá, llamado así en honor a los hechos vividos en esta villa catalana durante la tercera guerra carlista.

La Toma de New Orleans (1 mayo 1862)

Abandonado Norfolk por los sudistas, el norte concentró su esfuerzo en capturar New Orleans por ser uno de los principales puertos por los que se exportaba algodón.

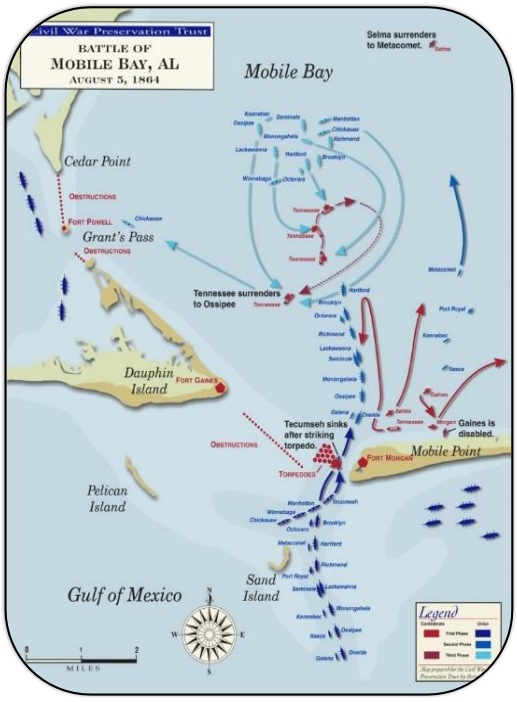
Una fuerza naval al mando del comandante David Farragut se presentó en el estuario del Mississippi, río cuyo acceso estaba controlado por los fuertes Jackson y Saint Philip con 150 cañones, existiendo además obstrucciones de lanchones amarrados con cadenas y otras palizadas. También, había unidades del sur más allá de las defensas vigilando el paso.

El 18 de abril, Farragut inició las operaciones para cumplir su misión. Sus unidades tenían morteros los que utilizaba para combatir con los fuertes. Después de varios días de acciones las unidades sudistas fueron derrotadas y New Orleans se rindió el 1º de mayo.

Campaña del Mississippi

Los Fuertes del Mississippi fueron atacados por los Federados con el propósito de dividir en dos áreas geográficas a los Confederados y dificultar sus movimientos y apoyo logístico.

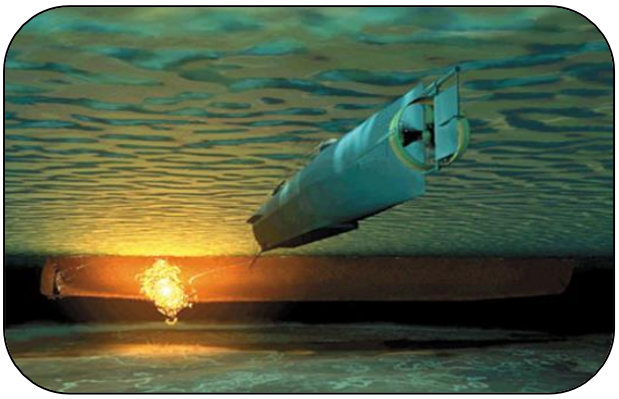
La vía fluvial se utilizó desde el norte con naves hechas especialmente, las que avanzaron al mando del Comodoro David Poter conquistando los fuertes del río para finalmente lograr reunirse con las fuerzas del comandante Farragut que ya tenía el control de New Orleans.



193

193 https://www.al.com/news/mobile/2014/07/brush_up_on_your_history_with.html

Ataques Submarinos



Ataque del CSS Hunley contra el USS Housatonic[194]

Durante la guerra se utilizaron artefactos navales con ciertas características que les permitía atacar sumergidos. Son varios los modelos que se usaron y varios los intentos de destruir unidades enemigas siendo sólo algunos de ellos exitosos. Lo normal fue que se terminara en un desastre.

Se usaron minas fondeadas o flotantes y lanchas con un torpedo (explosivo) de botalón.

Ataque a Mobile (5 agosto 1864)

En esta acción, que implicaba navegar un paso angosto minado protegido por el fuerte Morgan, el comandante Farragut demostró gran resolución cuando intentando sobrepasar las defensas uno de sus buques fue hundido por una mina. Al producirse la explosión y ante la expectativa de sus comandantes ordenó: “Al diablo los torpedos, toda fuerza avante”, logrando pasar con el resto de sus unidades para posteriormente enfrentar y derrotar las del sur que estaban más allá del fuerte. Posteriormente cayeron las defensas confederadas, pero Mobile se mantuvo sin ser capturado hasta 1865. En estas acciones participaron 4 monitores y 14 buques de madera.

[194] https://www.historynet.com/hunleys-harrowing-mission.htm

GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ITALIA

BATALLA LISSA (20 JULIO 1866)[195][196][197]

Tan solo 55 años después del primer gran enfrentamiento naval en las costa de la isla homónima en el mar Adriático, **dos nuevas flotas volvieron a enseñarse los dientes**; aunque los combatientes eran tan distintos como a las causas que servían.

Para un viejo imperio representaba uno de sus últimos alientos para poder seguir con su hegemonía y mantener unido el complejo rompecabezas de etnias que lo conformaba. Por su parte para un joven reino simbolizaba la oportunidad de **hacerse un lugar al lado de las grandes naciones del momento**, mientras tomaban el relevo de sus predecesores en la anterior confrontación de 1811. La pregunta era clara ¿habrían aprendido las lecciones del pasado? ¿Cómo combatirían? ¿Qué impacto tendría?

Batalla naval de Lissa, obra de Konstantinos Volanakis 1869.[198]

La **segunda batalla naval de Lissa** es un escenario que destacó al igual que Sinope e Iquique entre otras contiendas, por ser lo que personalmente denomino una batalla de "transición", es decir, donde intervinieron simultáneamente tanto tácticas y navíos "clásicos" al lado de los buques más modernos de su periodo; **marcando un antes y un después en la náutica**.

---

195 https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/
196 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Lissa_(1866)
197 https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/ Por Joan Comas
198 La batalla naval de Lissa, obra de Konstantinos Volanakis 1869. El pintor griego ganó el concurso organizado por el emperador para conmemorar el combate, con un premio de 1000 florines y un viaje gratuito de tres años por las costas del Mediterráneo en buques de la armada

Contexto histórico de la batalla naval de Lissa

1866 fue sin duda **un año horrible para el imperio austriaco** ya que tuvo que hacer frente a dos grandes problemas uno en Italia y otro en Alemania, dichos conflictos pondrían a su soberano y a sus fuerzas armadas para mantener el imperio como una fuerza europea de primer orden.

Por una parte, habían perdido a manos de Víctor Manuel II y su aliado Napoleón III el control de Italia, excepto Venecia, territorio donde el emperador Francisco José I todavía ostentaba el título de rey. Una espina que la corte de los Saboya intentaría quitarse tan pronto como fuera posible ya que era una afrenta que podía hacer peligrar el experimento de una Italia unificada.

En Alemania, tras la disolución del Sacro Imperio (para evitar que el Gran Corso se adueñara de él), **el archiducado de Austria se había reconvertido a imperio** y se había constituido la Confederación Germánica, donde el emperador como presidente aún tenía cierto poder sobre los estados germanos. Pero la cosa cambió cuando Bismark quiso crear una Alemania más pequeña bajo el dominio de Prusia en vez de una gran Alemania controlada por Austria.

Con la segunda guerra de los ducados, el canciller de hierro **se vengó por la victoria danesa en la primera contienda**; ahora tocaba alejar a los estados germanos de la esfera de influencia al viejo imperio de los Habsburgo, es cuando en 1866 empezó la guerra austro-prusiana.

El imperio recibió el apoyo de los reinos de Baviera, Sajonia, Wurtemberg, Hanover y ocho ducados-principados. Por su parte Prusia se valió de otros once estados menores, las tres ciudades hanseáticas y claro estaba Italia. El viejo enemigo **entró en la guerra con ansias expansionistas** en lo que llamó la “tercera guerra de independencia italiana”; aunque claro estaba su voluntad no era la misma que la pericia de sus generales.

Planes navales

Pese a los reverses en tierra, el gobierno italiano quería ver cubierta de gloriosos laureles su nueva “**Regia Marina**” creada entre la absorción de los buques de los demás estados italianos y la adquisición de modernos blindados, cosa que a los presupuestos del joven reino bien caro les había costado.

Pero estaba claro que una gran victoria en el mar no solo subiría la moral de la nación, sino que proporcionaría el **prestigio de poseer una fuerza en el Mediterráneo para tener en cuenta** y también podrían adueñarse de las costas de Dalmacia (actual Croacia) un territorio que antaño había pertenecido a la todopoderosa Republica Veneciana que vio nacer a Marco Polo.

El riesgo de esta apuesta era tan alto como las expectativas y vieron en la isla de Lissa un buen objetivo, donde en las guerras napoleónicas ya fue el escenario de duros enfrentamientos; valiéndole el apodo del “Gibraltar del Adriático”.

Por su parte **la flota austriaca era inferior en número y en buques potentes**, pero su nuevo comandante (hablaremos más adelante) no se iba a dejar intimidar tan fácilmente porque tenía otros planes. De hecho, **se preparó a conciencia para el combate naval** que pronto sucedería con la insólita decisión de **blindar sus navíos con rieles de ferrocarril**, como si de la armadura de un caballero medieval se tratase.

Su proyecto consistió en realizar un ataque por sorpresa en el puerto de Ancora donde tenía constancia de que se hallaba atracada la escuadra italiana. Pronto entrarían en acción dos comandantes navales que no podían haber sido más diferentes, tanto en carácter como en tácticas.

Los comandantes

Italianos

Al mando de la flota italiana se hallaba el almirante **Carlo Pellion Persano**. Viendo su historial de servicios, se le podría describir claramente como el “Villeneuve italiano”. ¡No! Rectifico, es mejor decir el “**Dumanoir italiano**” ya que este almirante no tenía desperdicio en cuanto meter la pata.

Inicialmente inició su carrera en la armada del reino de Cerdaña, donde ascendió rápidamente gracias a su título de conde (algo muy común en la época) pero como suele pasar en estos casos, tales ascensos nunca le fueron entregados junto a unas buenas capacidades como marino y estratega; de hecho, uno de sus primeros logros consistió en **encallar en las costas de su patria natal** la goleta *Governolo* con toda la familia real como pasajeros.

El conde Cavour **intentó en vano que se le destituyese por ineptitud**, pero a causa de su título pudo quedar indemne. Durante las guerras de unificación de Italia, apoyó varios desembarcos de las fuerzas de Garibaldi, bombardeó Génova, Palermo y Ancora; siguiendo las órdenes de Cavour trató de persuadir a los marinos napolitanos para que abrazasen la causa de los Saboya. Con la guerra ganada quedó retratado como un "glorioso marino de la unificación italiana", almirante en jefe, senador y ministro de marina. Cargo que aprovechó para inculcar la necesidad de crear una armada potente.

Irónicamente pese a su carencia de cualidades positivas, fue bastante laureado con la Gran cruz de la orden de san Mauricio y san Lázaro, gran oficial de la orden militar de Saboya, medalla de plata al valor militar, las medallas de la unificación italiana, caballero de la gran cruz de nuestra señora de la concepción de Villaviciosa de Portugal, comendador de la legión de honor francesa y caballero de la IV clase de la orden de santa Anna de Rusia.

Austriacos

Al mando de la flota austriaca se hallaba el contralmirante **Wilhelm von Tegetthoff**. También de origen aristocrático Freiherr (barón) y uno de sus ancestros había sido alcalde de Viena; pero con un carácter muy distinto al de su futuro enemigo y debido a su fama por sus tácticas e importancia para su nación, se le podría calificar como el "**Nelson austriaco**".

Estudió en la universidad de la armada ubicada en Venecia y desde sus inicios como joven oficial se mostró **emprendedor con las nuevas tecnologías**, especialmente con el motor a vapor; aunque algunos mandos todavía cuestionaban su utilidad. Patrulló el Danubio durante la guerra de Crimea en la que Austria fue neutral, demostrando ser un oficial competente y capaz. Tal actitud despertó la curiosidad del archiduque Maximiliano (hermano menor del emperador) futuro emperador de México y por entonces comandante en jefe de la armada en sus intentos por modernizar la institución.

Sus habilidades como diplomático y organizador le valieron un puesto como oficial del estado mayor, pero debido a la superioridad de la armada francesa de Napoleón III, no pudo hacer nada durante la segunda guerra de independencia italiana. Acompañó al archiduque Maximiliano en su visita al emperador Pedro II de Brasil, también llevó a Europa al depuesto rey Otto de Grecia y en luchó contra los disturbios antioccidentales de Siria.

Pero sería en la segunda guerra de los ducados donde se pondría a prueba. Dinamarca ya había tenido confrontaciones con los estados alemanes del norte por unas tierras (los ducados de Schleswig-Holstein) pero las hostilidades se reanudaron por la política de Bismarck y Austria, como estado líder de la confederación germánica, envió al von Tegetthoff, entonces comodoro, con dos fragatas para apoyar a la armada prusiana, que por el momento **apenas había logrado algún éxito**.

Se enfrontó a los daneses en Heligoland, si bien tuvo más bajas que su oponente, a nivel estratégico se consideró un empate y Dinamarca se retiró. Tras batalla fue ascendido a contralmirante y premiado con la Gran cruz de la orden de Leopold y la medalla de dicha campaña.

El bombardeo del puerto de San Jorge

Con el inicio de las hostilidades, la armada italiana partió el 17 de julio rumbo a Lissa, pese a la oposición del mismo almirante Persano, que afirmaba que su **flota todavía no estaba lista para combatir**; opinión que no era compartida por el gobierno italiano quien le ordenó partir junto a una fuerza de invasión. La situación era comprensible, si en tierra sus soldados sufrían las vicisitudes de la guerra era intolerable tener a la marina ociosa en puerto.

Por aquel entonces la isla contaba con una dotación austriaca de 1.833 soldados y 88 anticuados cañones en sus baterías costeras. La fortaleza se hallaba al mando del coronel David von Urs de Margina, un oficial de etnia rumana perteneciente al imperio, que antaño había gozado del favor imperial y había sido condecorado por su valor en combate. Pero había sido destinado a la reserva a causa de su preferencia a elegir oficiales subalternos de su misma etnia en vez de austriacos como era costumbre. Al iniciarse las hostilidades supo que era su deber regresar al servicio activo.

Normalmente en un combate de estas magnitudes el fuego de marina siempre está en desventaja contra las baterías terrestres, pero en esta ocasión fue al revés dado a lo **obsoletas que estaban las piezas de artillería**. No obstante, el coronel no se iba a rendir tan fácilmente y había

dado órdenes de “resistencia a ultranza”; pese a que el enemigo sumando sus armas disponía de 746 cañones a lo largo de 34 buques y 10.866 hombres.

El día 18 el primer escuadrón italiano, tras enviar escoltas para asegurar el terreno, tomó posiciones y abrió fuego, aunque a causa de la altura de las posiciones austriacas no causaron ningún daño y se retiraron tras un **bombardeo inútil de una hora** junto a la segunda escuadra para atacar el puerto.

El día 19 los italianos estuvieron más afinados gracias a su buque blindado con torretas *Affondatore*. Pese a que el ataque fue brutal, los austriacos a costa de grandes pérdidas no flaquearon y **ningún buque enemigo entró en la ensenada**.

El día 20 las cosas parecían favorables a los italianos, aunque algunos buques habían sido dañados, **habían logrado destruir dos tercios de las piezas de artillería austriacas;** más con las bajas el coronel David von Urs se hallaba en una situación crítica, aunque por eso no menos decidido en resistir. Lo que ignoraban los italianos era que la isla contaba con una pequeña estación telegráfica equipada con un cable submarino; von Urs había informado de la situación y rápidamente el contralmirante von Tegetthoff se dirigía a su encuentro con Persano.

Las flotas y planes de combate

Regia Marina (Marina Real)

La cadena de mando de la flota italiana estaba dividida en tres escuadrones:

- El primer escuadrón al mando del almirante Persano con su buque insignia en el blindado *Re d’Italia* al mando del capitán de navío Emilio Faa di Bruno. Sus principales buques eran el blindado con torretas *Affondatore*, el *San Martino* y el *Palestro*.
- El segundo escuadrón estaba al mando del contralmirante Giovanni Vacca como insignia en la fragata Principe *di Carignano*. Sus principales buques eran el *Castelfidardo*, y el *Ancora*.
- El tercer escuadrón estaba a cargo del capitán de navío Augusto Antonio Riboty en el *Re di Portogallo*; junto al *Maria Pia*, el *Varese* y el *Terrible*.

Ambos escuadrones contaban con buques menores de apoyo que sumaban 24 barcos, más las fragatas y corbetas de transporte a cargo del vicealmirante Giovan Battista Albini que sumaban 10 buques.

Carlo Persano no tenía previsto encontrarse con la flota austriaca y por lo tanto **carecía de planes de batalla**, cosa que se le criticó dado a que, tras lanzar un ataque, era previsible esperar una respuesta del enemigo. Pero, es más, ignoró los avisos de sus vigías de “buques sospechosos” durante la noche, cosa que le habría permitido atrapar a los austriacos sin formación de combate, dejando pasar una gran oportunidad de victoria que más adelante lamentaría.

Además, **ninguno de los almirantes italianos había combatido en una batalla naval** por lo que carecían de experiencia. Como colofón, Albini detestaba a Persano pues ambicionaba su puesto y Vacca tampoco tenía mucho apego a su comandante.

Kriegsmarine (marina de guerra)

La flota austriaca estaba dividida en tres divisiones, lo curioso es que cada uno bien podía representar cada eslabón de la evolución naval a lo largo del siglo XIX:

- La primera estaba al mando del contralmirante von Tegetthoff, constaba de siete buques blindados con su insignia en el SMS *Erzherzog* (archiduque) *Ferdinand Max*, una fragata de segunda clase. Los otros eran la fragata de segunda clase *Hasburg*, las fragatas de tercera clase *Kaiser Max*, *Don Juan d’Austria*, *Prince Eugene* y las corbetas gemelas *Drache* y *Salamander*.
- La segunda escuadrón estaba al mando del comodoro Anton von Petz, constaba de buques clásicos (de los cuales algunos disponían de motores a vapor) con su insignia en el SMS *Kaiser*, un navío de línea de 2 puentes. Los otros eran la fragata *Novara* (famosa por haber participado en las expediciones científicas del archiduque Maximiliano), las fragatas *Swarzenburg*, *Radetzky* (en honor al célebre mariscal de campo) *Donau*, *Adria* y la corbeta *Erzherzog Friederich*.

- Finalmente, la tercera estaba al mando del capitán de navío Ludwig Eberle y consistía en trece buques menores de escaso valor militar, la mayoría cañoneros sin protección y algún mercante artillado.

Von Tegetthoff era consciente de la enorme desventaja en la que se hallaba por ello ordenó que cada escuadrón formase **en forma de ángulo obtuso**, situando cada buque insignia en el vértice. Primero atacaría su división (dado que eran los buques más fuerte) luego les seguiría la del comodoro von Petz y la tercera división se quedaría como apoyo en la retaguardia.

Fecha	20 de julio de 1866
Lugar	Mar Adriático, cerca de la costa norte de la isla de Lissa
Resultado	Victoria decisiva austriaca
Beligerantes	
Reino de Italia	**Imperio austríaco**
Comandantes	
Carlo di Persano	**Wilhelm von Tegetthoff**
Fuerzas en combate	
• 12 acorazados • 10 cruceros • 4 cañoneras	• 7 acorazados • 6 crucero • 12 cañoneras
Bajas	
• 2 acorazados hundidos • 620 muertos • 40 heridos	• 38 muertos • 138 heridos

El plan del contralmirante se basaba en que el **enemigo formaría en línea de batalla** y con su formación podría "embestir" dicha línea, no solo rompiéndola, sino compensando la escasa potencia de sus cañones en un combate cerrado donde podría destruir un grupo de buques enemigos y después hacer frente al resto de la flota, cosa que desmoralizaría a los italianos.

Inicio del combate

Gracias al pequeño "regalo" de Persano de ignorar a sus vigías, **los austriacos pudieron formar tranquilamente sus posiciones** recordando las puntas de una flecha. A las 10 en punto los italianos se percataron de que una formación enemiga se dirigía hacia ellos; el duelo había empezado.

Rápidamente, Persano ordenó que los tres escuadrones viraran hacia estribor mientras formaran en línea de batalla en dirección norte (algo que von Tegetthoff había predicho) mientras los buques de transporte se apartaban y el blindado *Affondatore* se quedaba tras la línea para cubrir cualquier brecha.

Por su parte el vicealmirante Albini recibía órdenes de **mantenerse al margen** ya que sus buques de apoyo difícilmente podrían hacer algo contra los navíos imperiales, el oficial tomó al pie de la letra el cometido de su superior (cosa que veremos más adelante).

El segundo regalo italiano

Entonces fue cuando se produjo la que sería quizás **la más desastrosa y controvertida de las decisiones del almirante italiano**. Persano decidió cambiar su buque insignia *Re d'Italia* por el *Affondatore*. ¿Qué pretendía? ¿Supervisar el mismo la consistencia de la formación cerrando las brechas del enemigo? ¿Escapar de los peligros que le daban su posición en el centro de la formación? No lo sabemos.

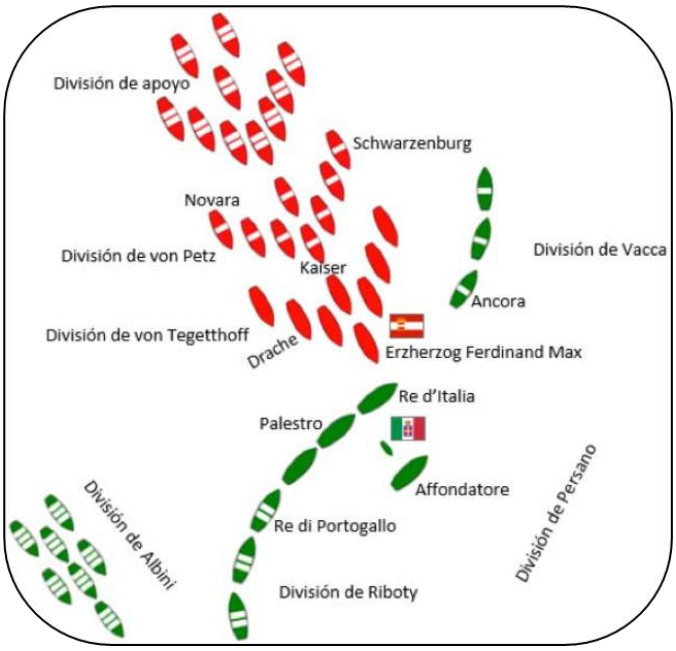
Pero a partir de aquí **las meteduras de pata se fueron sucediendo una tras otra**, Persano ordenó que el escuadrón central y el de retaguardia se detuvieran para poder arriar su bote; pero olvidó transmitir este mensaje al escuadrón de vanguardia, por lo que el contralmirante Giovani Vacca al no recibir ninguna orden continuó con su avance dejando **una brecha en medio de la línea de batalla italiana**.

No conforme con eso Persano también olvidó mandar a su subalterno Emilio Faa di Bruno que notificara al resto de la flota el nuevo buque insignia, por lo que los demás buques seguían

mirando al *Re d'Italia* esperando instrucciones. Todavía en el bote Persano desconocía qué estaba pasando y Faa di Bruno esperaba las instrucciones de su almirante cuando subiese al *Affondatore*. Mientras, los austriacos se acercaban cada vez más rápido.

Por su parte el contralmirante von Tegetthoff no podía creer lo que veía ¿En qué pensaba el enemigo? Seguramente era lo que se estaba preguntando una y otra vez, pero al analizar la situación comprendió que era **una oportunidad que no podía dejar pasar** y ordenó dirigirse hacia la brecha.

Bajo el fuego enemigo



Pese a la metedura de pata de proporciones megalíticas del punto anterior, tanto Giovani Vacca, Faa di Bruno y Augusto Riboty no se dejaron intimidar y **abrieron fuego contra los austriacos**, que solo pudieron contestar con las escasa piezas de la munición de proa.

A las 10:43 el acercamiento a corta distancia se había completado, aunque no había sido fácil. Por ejemplo: El SMS *Drache* recibió 17 impactos, de los cuales no solo les dejaron desprovistos del palo mayor, sino que también mataron a su capitán; pero antes de que los daños fuesen peores el teniente Karl Weyprecht tomó el mando del buque y tras ponerlo a salvo el *Drache* regresó a la lucha.

Durante esta refriega de forma espontánea gracias a la iniciativa de un suboficial, los marineros del *Palestro* dedicaron a sus maltrechos oponentes un enérgico "¡Viva el Rey!" cosa que los tripulantes del *Drache* no menos orgullosos les respondieron con un efusivo "¡Viva el emperador!".

Mientras el *Re d'Italia* había recibido un fuego concentrado en la popa por orden del contralmirante austriaco, dando el primer éxito en el bando imperial al dejarlo **sin timón y prácticamente ingobernable**. Viendo que se convertía en una presa fácil el capitán Emilio Faa di Bruno intentó con escaso éxito usar la energía de los motores para maniobrar.

Tras pasar disparando entre los buques italianos, von Tegetthoff ordenó contramarcha y volver a atacar la formación italiana; justo en este momento el comodoro von Petz entraba en escena.

Combate cerrado

Con tales daños, el capitán Faa di Bruno **intentó alejarse del combate**, pero al ver que la segunda división de von Petz se le estaba a punto de echar encima ordenó contramarcha sin percatarse que la primera división volvía a la carga.

Al observar lo lento que maniobraba su oponente, von Tegetthoff ordenó dirigirse hacia el *Re d'Italia*, en un primer momento había preparado un equipo de abordaje, **pero decidió embestirlo con su espolón de proa**. Desde hacía siglos el espolón, considerado una arma medieval había caído en desuso, pero con la creación de los primeros buque blindados se consideró recuperar su uso. El buque italiano recibió un demoledor golpe por el costado de babor que dejó un agujero de 5,5 metros bajo la línea de flotación.

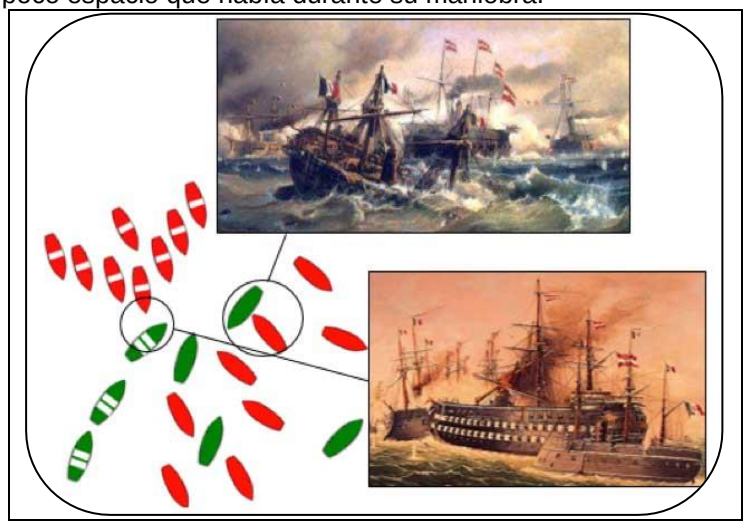
Al poco tiempo, tras un balanceo **se empezó a hundir**; Faa di Bruno al ver cómo se perdía su buque **se pegó un tiro después de ordenar de arriar el pabellón de combate**. Inicialmente von Tegetthoff ordenó recoger los supervivientes del *Re d'Italia*, pero al ver como los buques *San Martino* y el *Príncipe Umberto* salvaba a los náufragos, anuló la orden. Mientras desde el *Affondatore* **el almirante Persano seguían sin intervenir.**

Con la llegada del comodoro, **los austriacos gozaron de mayor superioridad numérica**, por ejemplo, el *Palestro* al mando del capitán Alfredo Cappellini hubo de hacer frente junto al italiano

San Martino a siete buques austriacos a la vez. Pese a todo Cappellini no se acobardó y continuó luchando hasta que un incendio (muy probablemente en las reservas extras de carbón de popa) le obligó a retirarse para extinguirlo y después regresar al combate.

Pese a estos éxitos, **los daños en el bando imperial empezaron a pesar**, la mítica fragata SMS *Novara* recibió 47 impactos, la fragata SMS *Schwarzenburg* recibió tal daño que inutilizada se tuvo que retirar del combate y el SMS *Ezherzog Friedrich* recibió un impacto directo justo por debajo de la línea de flotación; aunque sus marineros se las apañaron para mantenerlo a flote.

Tras la pasada de la segunda división, el comodoro ordenó virar tal y como su comandante había hecho anteriormente. Entonces dirigió su atención en el *Re di Portogallo* quien no paraba de acosarle con su artillería, por lo que intento embestirle; aunque las fuentes italianas afirman que en realidad fue una colisión a causa del poco espacio que había durante su maniobra.



Para pena de von Petz, un navío de línea, independientemente de su número de puentes, no está preparado para dicha acción y como consecuencia del impacto la proa quedó gravemente dañada con la tajamar y el bauprés destrozados. Además, el capitán Riboty **aprovechó para abrir fuego a quemarropa**, causando graves daños en la dotación austriaca, destruyendo su trinquete y dañando su palo mayor.

Pese a que sufrieron algunos daños estructurales, **los italianos se mantuvieron a flote** y en su blindaje quedó enganchado como trofeo de guerra el mascarón del SMS *Kaiser*, una efigie del mismísimo emperador Francisco José I. Entonces el comodoro dividió sus buques, una parte enfrentaría a los buques del escuadrón de Vacca y los demás contra las fuerzas del escuadrón de Riboty.

Persano despierta

Al parecer, en el momento álgido del combate el almirante Persano **salió de su estado de letargo** y se lanzó contra el buque insignia de von Tegetthoff. El *Affondatore* era en ese tiempo el mejor buque de la marina italiana, además de torretas con cañones, estaba equipado con un espolón de 2,5m; su plan era simple: **hundir el navío del contralmirante austriaco**.

Como todas sus decisiones esta también resultó controvertida, dado a que en este momento se hallaba mucho más cerca de los buques del escuadrón de Riboty, quienes estaban recibiendo un duro castigo; pero quizás Persano creyó que al eliminar a su rival equilibraría o compensaría los hechos sucedidos. La verdad, nadie supo qué pretendía. Intentó por todos los medios espolonearlo, pero von Tegetthoff **se percató y consiguió esquivarle**.

El fin del combate

Por su parte el buque *Ancora* del segundo escuadrón, consiguió cerrar el paso a la flota austriaca a la vez que tenía al buque insignia imperial **a tiro perfecto de quemarropa**; pero para pena de su comandante con las prisas por lograr su objetivo y revertir el resultado de la batalla los artilleros solo llenaron los cañones con pólvora, **olvidando totalmente meter los proyectiles**. Siendo un esfuerzo estéril que se desvaneció tan pronto como el humo de las mismas detonaciones.

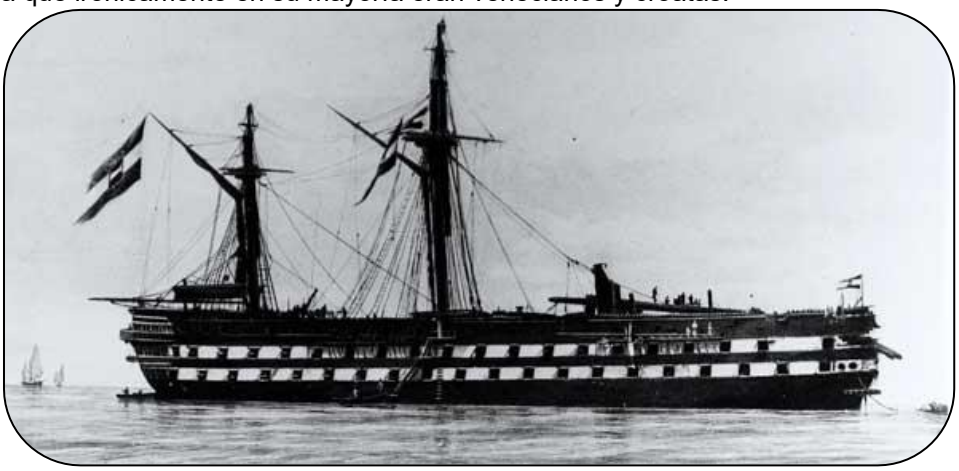
Mientras, gracias a los buques menores que impidieron el abordaje austriaco y remolcaron al *Palestro*, su capitán tuvo tiempo para intentar extinguir el fuego. Después de luchar por todos los medios posibles y viendo que era imposible salvarlo, Cappellini ordenó su evacuación, aunque él se negó a abandonarlo.

Pero su tripulación embravecida por la decisión de su comandante decidió no abandonarle y quedarse **en un último intento lograr salvar el buque**. Finalmente, a las dos y media el Palestro

se hundió y de 230 marinos que formaban su dotación solo sobrevivieron 19; su heroico capitán no fue uno de estos afortunados.

Con el fin del *Palestro* **los italianos se fueron retirando paulatinamente sin orden**, por su parte Persano después de haber disparado varias andanadas ordenó que los buques regresaran al combate; pero solo el capitán Riboty con el *Re di Portogallo* respondió a su llamada y volvió a la lucha. Viendo rota la cadena de mando **Persano ordenó la retirada**.

Con esta acción terminó el combate. En las costas de Lissa pararon los estruendos de los cañones y solo resonaban las voces de los marinos imperiales con sus vítores su patrón: "¡Viva San Marco!" ya que irónicamente en su mayoría eran venecianos y croatas.



Gracias a un reciente invento de la época, la fotografía, podemos apreciar lo duro que fue aquel encuentro en el SMS Kaiser *con el valiosísimo testigo que nos brinda.*

A las 15:00 von Tegetthoff entró en el puerto de la isla donde fue recibió por el coronel David von Urs de Margina. El contralmirante se horrorizó al ver el estado de la dotación del fuerte tras el bombardeo italiano y ensalzó el valor de los defensores durante los ataques.

Todo había terminado, la batalla se saldó con **un buque dañado gravemente, 38 muertos y 138 heridos en el bando austriaco**; **2 buques hundidos, 620 muertos y 40 heridos en el bando italiano**.

El destino de los combatientes

Italianos

Por increíble que parezca al llegar a puerto Persano comunicó que se había producido una gran victoria italiana, cosa que ocasionó grandes celebraciones a lo largo de toda Italia que se vieron truncadas al conocerse el verdadero resultado de la batalla.

Arrestado, fue llevado a juicio ante el Senado; aunque el advenedizo almirante se negó a declarar dado a los privilegios que le conferían su condición de senador y aristócrata, creyendo ilusamente que como en el pasado, su sangre azul le salvaría otra vez de asumir las responsabilidades de sus actos. A lo que el fiscal le recriminó que en tiempos de guerra los intereses del Estado eran más importantes que un título personal. Nuevamente humillado, Persano accedió a declarar enfrentándose a los cargos de **cobardía, negligencia, desobediencia y traición**.

Fue proclamado máximo culpable de la derrota a causa de su ineptitud, privado de su rango militar, expulsado de la armada, se quedó desprovisto de todas sus condecoraciones y títulos nobiliarios. Este hecho le hundió en una profunda pobreza de la cual solo pudo subsistir gracias a una renta que años más tarde le confirió el rey Víctor Manuel II cuando le restauró el título de conde.

El vicealmirante Giovan Battista Albini también se vio encausado junto a su superior. Él había seguido las órdenes de Persano de apartarse del combate, si bien rescató a sus camaradas naufragados, no tuvo la iniciativa de entrar en batalla para revertir el resultado; de hecho, **no disparó ni una sola pieza durante toda la jornada**. Salió mejor parado que Persano, aunque optó por retirarse del servicio activo; su hermano que también llegaría a almirante demostró ser un marino mucho más capaz.

El contralmirante Giovani Vacca sustituyó a Persano al mando de la flota donde se le ordenó bombardear la base de la flota austriaca, pero el fin de la guerra lo impidió. Fue acusado de desobediencia y de no ayudar a su almirante. Retirado de la armada se convirtió en diputado del parlamento italiano.

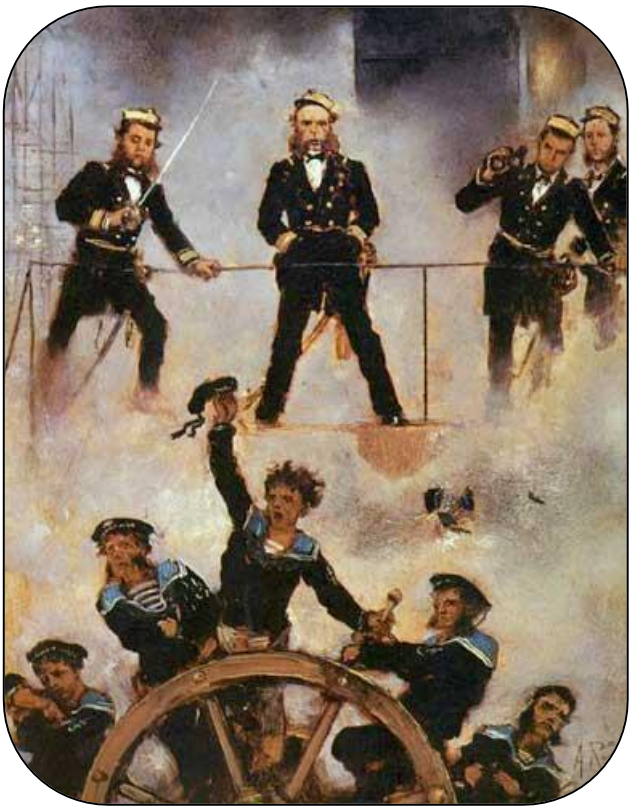
Al capitán del *Palestro*, Alfredo Cappellini; se le concedió de forma póstuma la medalla de oro al valor militar por su arrojo y dedicación en el combate al intentar salvar su buque. Siendo recordado como uno de los primeros mártires de la armada italiana, dos submarinos han llevado su nombre.

El capitán del *Re di Portogallo*, Augusto Antonio Riboty, fue condecorado con la medalla de oro al valor militar por sus acciones. Llegó a almirante, ministro de marina (cargo que aprovechó para modernizar la flota) y fue el creador del instituto hidrográfico italiano. En 1916 su nombre se puso a una clase de destructores que fueron empleados hasta principio los años cincuenta.

Al comandante del *Re d'Italia* Emilio Faa di Bruno; pese a ser criticado por no haber maniobrado mejor (cosa que permitió que los austriacos les espolonearan) se le concedió de forma póstuma la medalla de oro al valor militar. Un cañonero, un monitor y un submarino han llevado su nombre.

Austriacos

Al contralmirante Wilhelm von Tegetthoff fue condecorado con el segundo grado de la orden de María Teresa y el ascendido a vicealmirante; su antiguo jefe el emperador Maximiliano I le mandó un telegrama de felicitación y el gran cordón de la orden de nuestra Señora de Guadalupe. Tanto en la actualidad como en su momento se le considera uno de los **mayores héroes de la armada austriaca**, cosa que le valió numerosos monumentos por todo el imperio mientras que varios buques han llevado su nombre convirtiéndole en leyenda.



La batalla de Lissa, por Anton Romako 1880. Situado en el puente de mando se puede apreciar al almirante von Tegetthoff.

Viajó Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos para estudiar el desarrollo naval de estas potencias y tuvo que emprender el triste viaje de regreso a Viena con el cadáver de su antiguo superior Maximiliano cuando este fue fusilado por los republicanos mexicanos. Con motivo de la creación de la monarquía dual (Imperio Austrohúngaro) fue designado como comandante en jefe de la marina, cargo que ocupó hasta su muerte, siempre consagrado a la modernización, el desarrollo técnico de sus buques y el entrenamiento de sus marinos.

El comodoro Anton von Petz fue condecorado con la tercera clase de la orden de María Teresa y el ascendido a contralmirante. En los años posteriores recorrió los mares de Asia para negociar tratados para su nación; terminó su carrera con el rango de vicealmirante y director de la academia naval de Fiume.

El coronel David von Urs de Margina fue condecorado con la segunda clase de la orden de la Corona de Hierro con decoración de guerra y asignado al mando de un regimiento. A su retiro se convirtió en mecenas de la cultura rumana, protestando por la imposición del húngaro, donando generosas cantidades de dinero a becas para jóvenes estudiantes, a asociaciones culturales y al ejército rumano cuando luchaba por su independencia de Turquía.

El teniente del SMS *Drache*, Karl Weyprecht se labró una gran fama como explorador y pionero por sus posteriores expediciones en el polo norte, cosa que le permitió descubrir la Tierra de Francisco José (llamada así en honor de su emperador) y por organizar (aunque no llegó a verlo) el Primer Año Polar Internacional. Es decir, montar 14 estaciones a lo largo del polo norte para medir durante el periodo de un año las condiciones climatológicas y geomagnéticas (1882-1883). En dicho programa participó no solo Austria-Hungría sino también Dinamarca, Rusia, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Holanda, Noruega, Suecia y Estados Unidos.

Debido al gran número de participantes independientemente de su rango, este artículo se centra en algunos de los más destacados ya que sino este texto se eternizaría. Pero creo que es de justicia dedicar unas palabras a tantos marinos que anónimamente contribuyeron con valor y dedicación en la lucha desde sus respectivos buques.

No siempre es posible hallar información, pero la gloria no solamente está reservada a capitanes y almirantes, la prueba son Francesco Conteduca y Antonio Soglizzo ambos artilleros y marineros de segunda clase. Durante la refriega recibieron graves daños causados por el fuego imperial, pero se negaron a abandonar sus puestos ya que entonces las piezas donde servían no podrían continuar disparando mientras recibían atención médica. En consecuencia, ambos marinos perdieron una mano; siendo más tarde premiados con la medalla de oro al valor militar, dos de las cinco medallas de este tipo que se repartieron por los sucesos de aquella jornada.

Resultado de la guerra

Desde el punto de vista austriaco, fue uno de los **momentos más brillantes de su armada**; pero a causa de la victoria prusiana en Königgrätz, el resultado de la guerra quedó sentenciado y la confederación germánica se disolvió. Perdiendo para siempre la hegemonía que habían tenido desde la era medieval y siendo Prusia la creadora de la Federación de Alemania del Norte, que tras la guerra franco-prusiana se convirtió en el imperio alemán; **Austria quedó relegada a potencia secundaria en el marco europeo**.

La armada por su parte continuó cosechando laureles, hasta que, al perder en la primera guerra mundial, **Austria se vio desprovista de su salida en el mar** y sus buques fueron intercambiados entre las potencias vencedoras como si de cromos repetidos se tratase.

Para Italia el resultado de Lissa fue sin duda **una humillación inconcebible**, dado a que era el primer combate de una armada que había costado horrores de construir a base de machacar en los presupuestos del estado, cosa que no ayudó a la débil economía del joven reino.

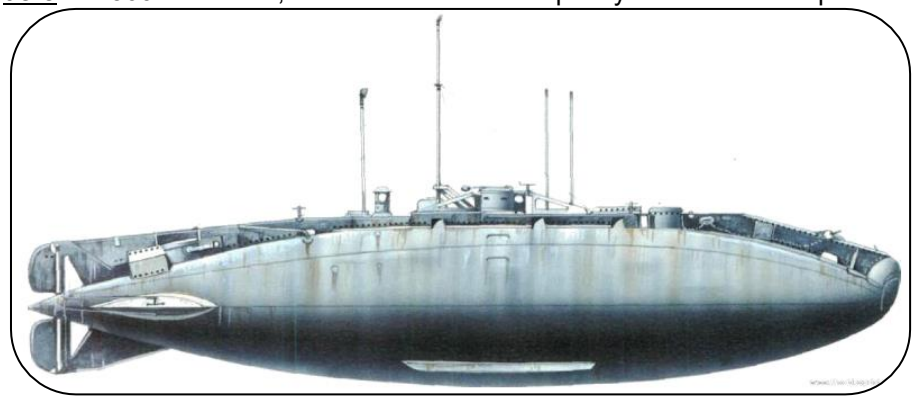
Por no haber tenido ninguna victoria la Regia Marina no tuvo ningún “día de celebración oficial” hasta que el capitán Rizzo torpedeó al acorazado austriaco SMS *Szent Istvan*, 52 años después de esta batalla.

Al final Italia, pese a perder casi todas las batallas terrestres (excepto las que combatió el legendario Garibaldi), **consiguió hacerse con Venecia gracias al armisticio Prusiano**, pero jamás con la costa de Dalmacia, un territorio que tanto monarcas como políticos siguieron codiciando hasta el punto de llevar a su pueblo a combatir en dos devastadoras guerras mundiales sin éxito alguno en su empresa, cosa que propició una crisis que culminó con la caída de casa real de los Saboya

AVANCE TECNOLÓGICO NAVAL A FINES DEL SIGLO XIX.[199]

DISEÑO DE BUQUES.

- Las primeras naves de hierro aparecen en 1790 y las primeras de acero soldado hacia 1880.
- Nacen los destructores (DD) y los acorazados.
- En Gran Bretaña se empieza a usar el acero en reemplazo del hierro a contar de 1859.
- En 1874 se construyó el acorazado francés “Redoutable”, íntegramente de acero.
- Después del acorazado aparece el crucero, el que se construye con menor blindaje ganándose velocidad y maniobrabilidad.
- La construcción naval inicia el uso del compartimentaje para disminuir el efecto de las vías de agua por daño de los impactos de artillería.
- El torpedo, que se ha ido perfeccionando, produce la necesidad de fabricar lanchas veloces que los puedan lanzar, y en 1874 los ingleses producen una propulsada a vapor que da 16 nudos.
- Como contra arma a las lanchas torpederas se construye, en 1900, un “destructor-torpedero” de 300 toneladas, con cañones de tiro rápido y ametralladoras pesadas.

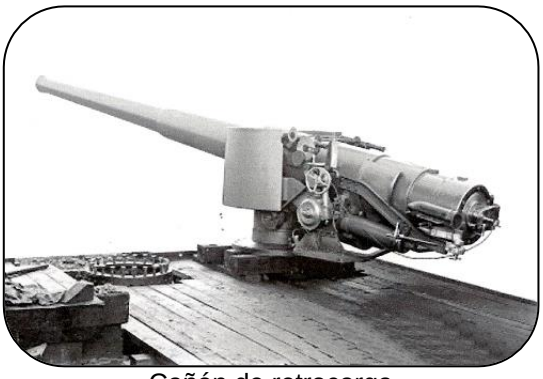


El submarino se mantiene a nivel de experimentación, no evidenciándose su uso en las guerras navales de 1894, 1898 y 1904, a pesar de que ya en 1885 se utiliza (por primera vez) propulsión con una batería de acumuladores. En 1877 surgió el submarino tipo Holland, que continuó su desarrollo y participó efectivamente en la 1ª Guerra Mundial junto con los diseños logrados por Alemania.

ARTILLERÍA.

En este período se continúa el avance de la artillería y de la coraza. Se usa el acero para reforzar los cañones, los que en 1875 llevan rayado.

- Se incorpora el anillo de forzamiento de cobre y se perfecciona la retrocarga. Mejora la rapidez de fuego.
- Se usa la ametralladora.
- Mejoran los proyectiles creándose los penetrantes (1900).
- En 1884 aparece la pólvora negra moldeada y la pólvora sin humo.
- En 1869 se obtiene trotyl, pero tiene su auge en 1900.
- Las pólvoras propelentes se hacen en base de nitroglicerina y nitrocelulosa.

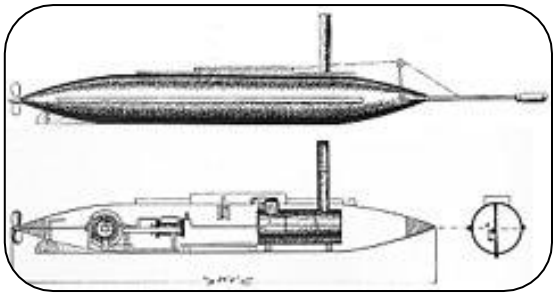


Cañón de retrocarga

[199] Referencia: Capítulo LXI de “HISTORIA NAVAL MUNDIAL”. AGUIRRE Vio, Carlos.

EL TORPEDO AUTOMÓVIL.

Su origen: un marino austriaco desconocido que dejó sus planos sin darlos a conocer, siendo utilizados por el Capitán Luppis, de la misma Armada.



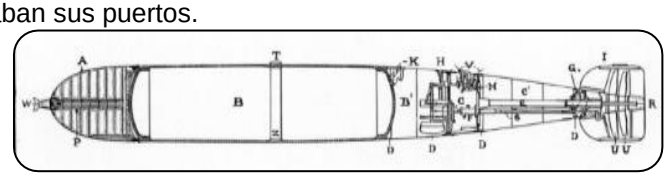
Al principio tenía la forma de bote, se impulsaba con aire caliente o con vapor y había que dirigirlo desde su base de lanzamiento por medio de cuerdas unidas a sus timones. El explosivo era algodón-pólvora y explosaba por medio de un aparato de percusión al chocar con el blanco.

Robert Whitehead perfeccionó esta arma y en 1866 lanzó un torpedo que recorrió 600 metros a 6 nudos. Las pruebas dieron una efectividad de un 30% contra blanco fijo y menor contra uno móvil.

Whitehead incorporó un sistema estabilizador de profundidad durante la carrera en base a un platillo hidrostático y un péndulo (sistema que se mantuvo en secreto), mejorando notablemente su grado de efectividad.

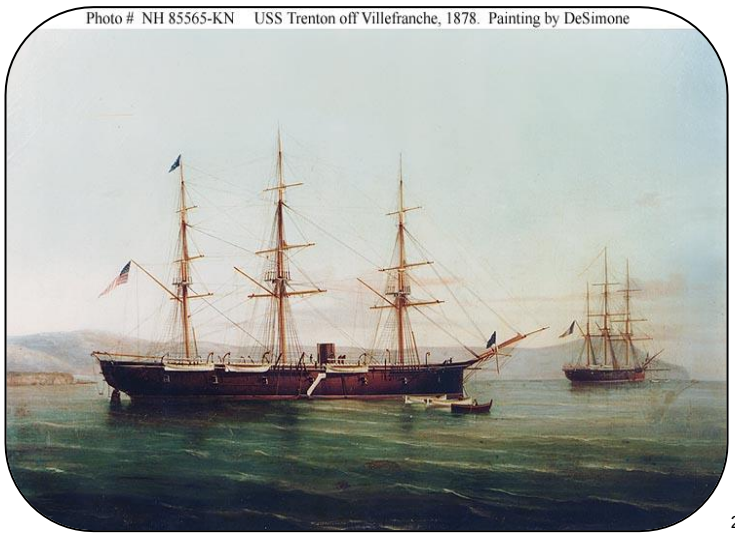
Con estas características se convierte en un éxito, incentivando el perfeccionamiento de los submarinos.

Chile y Argentina adquirieron sus primeros torpedos en 1877. Sin embargo, no tuvieron uso práctico en la Guerra del Pacífico. Perú los obtuvo también e intentó atacar con ellos a los buques chilenos que bloqueaban sus puertos.



LA ELECTRICIDAD Y SU ROL NAVAL.

La transformación de energía mecánica en electricidad y viceversa se conocía en 1821 con Michael Faraday, pero empieza a ser utilizado hacia 1870 en el dínamo de SIEMENS.



200

- La aplicación de la electricidad abordo data de 1873, obteniéndose luz, calor y fuerza.

200 https://www.facebook.com/CruiserOlympia/posts/in-1883-the-uss-trenton-made-us-naval-history-by-becoming-the-first-warship-with/761397277253009/

- El alumbrado eléctrico aparece en 1879 con la lámpara incandescente de Edison. El alumbrado doméstico parte en 1888.
- El primer buque de guerra que tuvo electricidad fue el crucero norteamericano “Trenton”, en 1883. Esto facilitó el uso de la radiotelegrafía.
- La radiotelegrafía (telegrafía sin hilo) fue utilizada por primera vez en un enfrentamiento, durante la Guerra Rusojaponesa, en 1905.
- El teléfono, inventado por un francés, fue presentado y patentado en 1876, por Graham Bell.

EL PETRÓLEO Y SU PROYECCIÓN EN LA PROPULSIÓN NAVAL.

- El petróleo se conocía desde la antigüedad.
- En 1888 se prueba con éxito un motor con cuatro cilindros.
- En 1890 nace el motor de dos tiempos, sin válvulas.
- En 1897 se reemplaza el petróleo crudo por uno más refinado y Rudolf DIESEL patenta un motor a petróleo iniciándose su uso en los submarinos y facilitando la adopción de los motores de combustión interna en los buques.
- Después de la Primera Guerra Mundial, el petróleo desplaza al carbón en las calderas de los buques a vapor.
- Las lanchas torpederas italianas adoptan el motor a explosión (diésel) durante la Primera Guerra Mundial.
- En 1787 se hizo funcionar un buque con vapor, mejorándose en 1804. En 1884 aparece la turbina para propulsión naval, pero con dificultades por la alta velocidad con que giraba la hélice; lo que se solucionó recién en 1910 con transmisiones capaces de disminuir la velocidad.
- En 1836 se patentó la hélice.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos LV al LXI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- Civil War by Henry Steele Commager & Marcus Cunliffe Maldwyn & A. Jones. 1984. Exeter Books
- Hampton Roads 1862, First Clash of the Ironclads. Angus Konstam. 2002 Osprey Publishing Ltd.
- War at Sea in the Ironclad Age. Richard Hill. 2000. Cassel, Wellington House.

Enlaces de Interés

- Sinope: https://www.youtube.com/watch?v=kOSdAAvo8YU
- Sinope: https://www.youtube.com/watch?v=Z6MZAZqlER4&t=385s
- Sinope: https://www.youtube.com/watch?v=fHXkClnVg8c&t=105s
- Hampton Roads: https://www.youtube.com/watch?v=B8dqWHc-R7E
- Hampton Roads: https://www.youtube.com/watch?v=s9PPagb0y0Y
- Lissa : https://www.youtube.com/watch?v=VqWD9X-QKRE
- Lissa : https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/

.

CAPÍTULO 09 GUERRAS DEL TÉRMINO DEL SIGLO XIX.

GUERRA DE LOS BALCANES (1877-1878)

Se destaca en esta guerra entre rusos y turcos el uso exitoso de torpedos Whitehead lanzados por los rusos sobre unidades enemigas, siendo aparentemente ésta la primera oportunidad en que un buque auxiliar es destruido por esta arma. Posteriormente, en 1891, el blindado “Blanco Encalada” fue hundido en Caldera por un torpedo de este tipo durante la guerra civil que se produjo en nuestro país durante ese año.

Esta guerra, en que Rusia pretendió obtener un acceso al mar Egeo, fue esencialmente de carácter terrestre y permitió a dicho país llegar hasta las puertas de Constantinopla. A pesar de su victoria, Rusia fue forzada diplomáticamente por las potencias de la época a firmar la paz, pero sin obtener su salida marítima por los Dardanelos.

En los acontecimientos marítimos destacó el uso de diferentes tipos de torpedos y de aparatos defensivos contra dicha arma.

Los turcos sembraron de minas el Danubio sin un control adecuado, lo que significó que después de la guerra el río quedara impracticable para el comercio exterior durante largo tiempo.

El torpedo automóvil se usó en el puerto de Batún durante la noche del 27 al 28 de diciembre de 1877, cuando los rusos atacaron sorpresivamente a algunos acorazados turcos, entre los que estaba el buque insignia, de 6.400 toneladas.

El procedimiento para el ataque fue remolcar con un buque mayor a las lanchas torpederas dejándolas de noche cerca de su objetivo. Estas navegaron posteriormente en la oscuridad acercándose a su blanco para reconocerlo y lanzar sus torpedos. Este tipo de ataque sólo se hacía contra unidades fondeadas en algún puerto enemigo.

Estas acciones de guerra se repitieron tres veces en el Puerto de Batún contra la escuadra turca pero sólo se obtuvo éxito en el último ataque, en que fue hundido un buque estación que estaba en la entrada de la bahía.

LA GUERRA SINO JAPONESA

Batalla del río Yalú (17 septiembre 1894)[201]

Terminada la guerra civil japonesa en 1868, se mandaron estudiantes a Europa a aprender sobre la ingeniería y construcción naval. Veinte años después Japón contaba con el núcleo de una Armada moderna. Se produjo una expansión comercial y el interés de copiar el sistema colonial europeo.

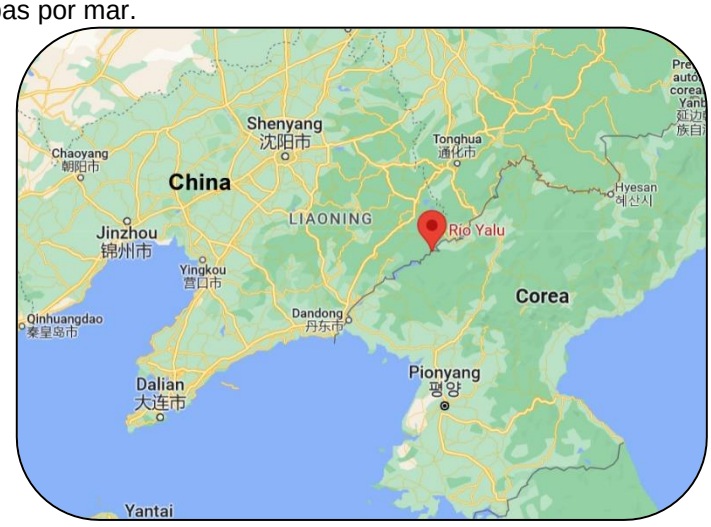
Fortalecido Japón, Corea pasó a ser un objetivo político que se obtendría mediante la guerra. Esta se inició en 1894. Enfrentó a China y a Japón por la disputa sobre su soberanía, despertando

[201] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_r%C3%ADo_Yalu_(1894)

un gran interés en las principales marinas del mundo pues las lecciones que debían obtenerse de sus operaciones en el mar tenían especial importancia para verificar armas y procedimientos de combate.

Fecha	17 de septiembre de 1894
Lugar	Cerca de la desembocadura del río Yalu, en la bahía de Corea (mar Amarillo)
Resultado	Victoria japonesa
Beligerantes	
Imperio Qing (Manchú) de China	Imperio del Japón
Comandantes	
Ding Ruchang	*Sukeyuki Ito* *Tsuboi Kozo*
Fuerzas en combate	
• 2 monitores • 5 cruceros protegidos • 4 cañoneros • 1 guardacostas acorazado • 2 torpederos	• 7 cruceros protegidos • 1 fragata acorazada • 1 corbeta acorazada • 1 guardacostas acorazado • 1 cañonero • 1 mercante armado
Bajas	
• 5 buques hundidos • 3 buques dañados • 850 muertos • 500 heridos	• 4 buques dañados • 90 muertos • 200 heridos

A las provocaciones japonesas y finalmente su desembarco en territorio coreano reaccionó China efectuando movimientos de tropas por mar.



La batalla del río Yalu, también llamada batalla del Mar Amarillo o simplemente batalla de Yalu, fue un combate naval que tuvo lugar el 17 de septiembre de 1894, cerca de la desembocadura del río Yalu (frontera entre China y Corea), en la bahía de Corea (mar Amarillo), entre las flotas del Imperio Qing o Manchú de China y el Imperio del Japón, durante la Primera guerra sino-japonesa.

Fue una batalla en la que la preparación y el entrenamiento de las tripulaciones niponas, adiestradas por oficiales británicos, suplió la carencia de buques acorazados modernos con los que no contaba la flota japonesa. Acorazados que, si poseían sus oponentes chinos, si bien estos adolecían de una gran desorganización y unas dotaciones poco preparadas.

En el mes de septiembre de 1894, las operaciones terrestres en la península de Corea se inclinaban a favor de los japoneses, por lo que el gobierno chino decidió enviar tropas de refuerzo por vía marítima. Esta misión fue encomendada al almirante Ding Ruchang, comandante de la Flota de Beiyang con la que combatió en Yalu, una de las cuatro modernas flotas con las que contaba el Imperio chino.

Esta flota contaba con 2 acorazados modernos, construidos en Alemania, de 7400 toneladas de desplazamiento y 4 cañones de 305 milímetros; 5 cruceros protegidos con cañones de 208 mm.; 4 cañoneros y 1 guardacostas acorazado con cañones de diversos calibres y 2 torpederos armados con 3 tubos lanzatorpedos. Ting estaba con su flota en Port Arthur y recibió las órdenes de escoltar a cinco transportes de tropas a la península de Corea.

A la una de la madrugada del 16 de septiembre, la formación china zarpó rumbo a la desembocadura del río Yalu y las operaciones de desembarco se iniciaron en cuanto llegaron, mientras *Ting*, con la casi totalidad de sus buques, echó el ancla a la espera de acontecimientos.

La escuadra nipona estaba al mando del almirante Sukeyuki Ito, comandante en jefe de la flota combinada. Esta estaba formada por 2 divisiones, la división principal, bajo su mando directo, que constaba de 3 modernos cruceros protegidos con 1 pieza de 320 mm. y 11 de 120; y 5 buques más viejos: 1 fragata acorazada; 1 corbeta acorazada; 1 guardacostas acorazado; 1 cañonero y 1 mercante armado de escaso valor militar.

La segunda división, denominada *división ligera*, estaba al mando de su subordinado el contraalmirante *Tsuboi Kozo* (buque insignia: crucero Yoshino) y estaba constituida por 4 modernos cruceros protegidos con calibres principales de 320, 260 y 152 mm.

La escuadra nipona, con sus dos divisiones, ignoraba la presencia del enemigo en aquellas aguas hasta que, al mediodía del 17 de septiembre, cuando también se encontraba en las proximidades de la desembocadura del Yalu, divisó la flota china.

Orden de batalla

La batalla del Río Yalú se produjo al enfrentarse, en la boca de este río, una fuerza naval China que navegaba dando cobertura a un convoy con tropas destinadas a reforzar sus posiciones en Corea y la flota japonesa.

Las principales unidades chinas al mando del Almirante Ting Ju-Chang eran:

- Superiores al resto de las unidades.
- 2 acorazados, lentos pero armados con 4 cañones de 12 pulgadas y coraza de 14 pulgadas de espesor.
- 3 cruceros acorazados con 2 cañones de 8, 2 pulgadas
- 7 cruceros Los japoneses al mando del Almirante Yugo Ito, tenían:2 acorazados antiguos
- 8 cruceros, de los cuales 7 eran modernos y La velocidad de los buques japoneses era el doble de la de los chinos, y fundamentalmente su moral y entrenamiento eran también muy superiores.

Batalla del río Yalú

Al aproximarse las fuerzas, los chinos abrieron el fuego a 5.000 o 6.000yardas sin ningún resultado, mientras los buques japoneses continuaron su avance sin disparar hasta llegar a unas 2.500 yardas.

En las primeras maniobras del combate los chinos perdieron su formación y junto con empezar a recibir las andanadas japonesas se produjo una confusión tal que permitió a las unidades japonesas rodear a las chinas, disparándoles a no más de 2.000 yardas.

La batalla

El plan inicial del almirante *Ito* consistía en atacar en línea de fila y situarse al norte de la escuadra china, pero durante esta maniobra dio órdenes a *Tsuboi* para que este dirigiese su *división ligera* hacia el centro de la formación china, a fin de desconcertar al adversario y que este no tuviese claro cuál sería el punto del ataque principal.

Por su parte, *Ting* había elegido una formación frontal irregular, similar a un ángulo obtuso, que le permitiría adoptar, si la situación requería, una línea de fila con una maniobra simultánea de su flota. Pero cometió el error de colocar en los extremos a las unidades más débiles.

A una distancia de 3000 metros, los buques de la división de *Tsuboi* abrieron fuego sobre los cañoneros chinos *Chao Yung* y *Yang Wei* iniciando la batalla. Al poco rato, los dos buques, envueltos en llamas, fueron puestos fuera de combate, embarrancado el *Yang Wei* en unos arenales y hundiéndose el *Chao* Yung. El crucero Chih Yuan se alejó sin motivo aparente del lugar de la batalla y puso rumbo a Port Arthur; más tarde, su comandante sería decapitado por cobardía. Otro buque chino también se retiró del combate, el cañonero Kuang Chia, pero se hundió antes de alcanzar Port Arthur.

La escuadra china se vio reducida a 8 buques (no se cuentan los torpederos por ser buques menores) y se encontró atrapada entre las 2 divisiones japonesas, cuyo fuego rápido y preciso hundió ahora al crucero Chin Yuan. También los cruceros Lai Yuen y Ching Yuen se vieron devastados por el fuego nipón y envueltos en llamas, pero sus dotaciones siguieron combatiendo. Los buques de la división de *Tsuboi* cañonearon asimismo al crucero *King Yuan*, que se hundió por una explosión en sus calderas.

En esta fase de la batalla, los japoneses también habían recibido daños. El crucero *Matsushima*, buque insignia de *Ito*, recibió un impacto de 260 mm y dos de 305, que le hicieron explosionar 70 cargas de 120 mm, causando la muerte a un centenar de tripulantes y obligando al buque, gravemente dañado, a retirarse de la formación. El cañonero *Akagi* y la corbeta *Hiei* también resultaron dañados, pero de menor consideración.

El final

La escuadra del almirante *Ting*, reducida ahora a cuatro buques, había recibido un duro castigo y sus unidades principales, los acorazados Dingyuan (buque insignia de Ting) y Zhenyuan, habían sido alcanzados por centenares de proyectiles y habían agotado sus municiones, por lo que se hacía imposible poder proseguir la lucha. Aprovechando la noche, lo que quedaba de la escuadra china se alejó de la zona y puso rumbo a Port Arthur.

202

La batalla del río Yalu había terminado demostrando la superioridad de las bien adiestradas tripulaciones japonesas sobre sus adversarios, que pese a poseer, sobre el papel, una flota más potente que la nipona, no consiguieron derrotar a ese enemigo, teóricamente más débil.

Posteriormente los japoneses tomaron Puerto Arturo y China negoció la paz entregando a su adversario Corea, Formosa (Taiwán) y la Península de Liaotung, e indemnizándolo por la mitad del costo de la guerra. Sin embargo, las potencias europeas, lideradas por Rusia y Alemania forzaron a Japón a restituir sus conquistas, especialmente Puerto Arturo. Ello fue una humillación que Japón tuvo que aceptar pero que no olvidó, ya que sólo una década después expulsó a Rusia de dicho puerto.

[202] https://en.wikipedia.org/wiki/First_Sino-Japanese_War

GUERRA HISPANO-NORTEAMERICANA (1898)

A mediados del siglo XIX Estados Unidos consideraba al continente americano como territorio bajo su influencia. Su diplomacia mantenía claro este predicamento a través de la Doctrina Monroe emitida en 1823 y la representaba con las palabras "*América para los americanos".*

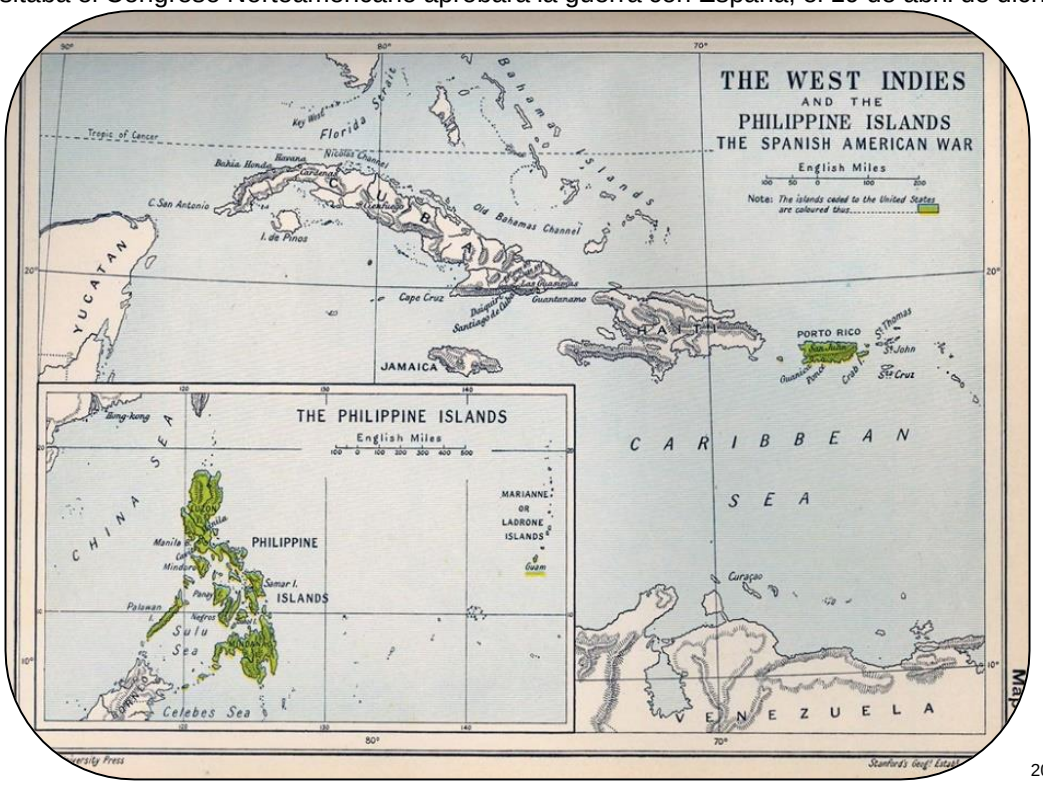
Al margen de conflictos diplomáticos que se produjeron con algunos países europeos, el caso de mayor envergadura para Norteamérica fue la situación con España por los lugares sobre los que aún en 1895 mantenía un control directo, como Cuba y Filipinas.

En particular, Cuba era un punto sensible estratégicamente para Estados Unidos por la cercanía a sus costas y a la futura construcción del Canal de Panamá.

Así, cuando en 1895 se sublevó la población cubana con la intención de independizarse, Norteamérica percibió la posibilidad de entrar en acción para sacar a España del área. En 1897 le dio un ultimátum a Cuba en el sentido de que, si no se pacificaba a corto plazo, podría intervenir por la fuerza en su territorio.

La causa aparente de la guerra se dio cuando el crucero acorazado "Maine" explotó el 15 de febrero de 1898 en La Habana durante su permanencia en ese puerto haciendo Presencia Naval en respaldo a intereses norteamericanos en Cuba.

En esa época no se aclaró fehacientemente el origen de la explosión, pero fue el hecho que necesitaba el Congreso Norteamericano aprobara la guerra con España, el 19 de abril de dicho año.



203

La Batalla de la Bahía de Manila o Cavite (1 mayo 1898) [204][205]

La **batalla de Cavite** fue el enfrentamiento entre fuerzas navales americanas y españolas ocurrido el 1 de mayo de 1898 en la bahía de Manila en el contexto de la guerra hispanoamericana.

El orgullo español se enfrentó a la poderosa marina americano a sabiendas de la gran diferencia armamentística entre ellos. Una mala decisión española hizo que los americanos tomasen Manila.

---

203 http://www.emersonkent.com/map_archive/spanish_american_war.htm
204 https://www.batallasdehispania.com/2019/12/batalla-de-cavite-1-de-mayo-de-1898.html
205 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Cavite

Hasta 1898 España mantenía tres grandes y valiosas colonias: Cuba y Puerto Rico en el Caribe y el archipiélago de Filipinas en el Pacífico.

El total de islas de este último superaba en número las 3.000. Su control era muy complejo para el gobierno español, ya que la piratería ejercía total hegemonía en esas aguas y su erradicación entrañaba serias dificultades. España se veía obligada a dedicar casi la totalidad de su precaria armada, pequeños cañoneros y cruceros ligeros, a combatirla. Mientras tanto, la metrópoli se hallaba sumida en una grave crisis política desde el final del reinado de Isabel II. Alfonso XIII era aún un infante por lo que se encontraba al frente del país la regente, su madre, la reina María Cristina de Habsburgo-Lorena, viuda del rey Alfonso XII, que ejercía su función junto a Mateo Sagasta, presidente del gobierno.

En esa época el poder de un país era directamente proporcional a la cantidad de extensión territorial que poseía, imponiendo así su influencia y moneda. España con una gran inestabilidad política, se hallaba pues indefensa a merced del ansia colonizadora no solo de las potencias europeas sino también de EE. UU que, en concreto, pugnaba por hacerse con Cuba y las Filipinas, un objetivo con el que soñaban varios presidentes americanos.

Preparativos americanos

Diez días después de la explosión del acorazado USS *Maine* (15 de febrero de 1898), el comodoro Dewey, al frente del Escuadrón Asiático en Yokohama, recibió la orden de dirigirse a Hong Kong y allí prepararse para atacar Filipinas en caso de estallar la guerra con España. Dejó en Shanghái el anticuado buque de madera *Monocacy* y se dirigió acto seguido a Hong Kong, donde reunió sus buques, 4 cruceros protegidos, *Olympia*, *Raleigh*, *Boston* y *Concord* y el cañonero *Petrel*.

Una vez llegado allí —2 de marzo—, instruyó a sus tripulaciones, saliendo periódicamente de la bahía de Hong Kong a hacer prácticas de tiro. En el mes de abril, adquirió dos mercantes, el *Nanshan* y el *Zafiro*, con carbón y otros pertrechos, e incorporó el aviso *MacCulloch*, armado ligeramente y perteneciente al Departamento del Tesoro. Además, reparó, pintó y puso a punto todos sus buques en los astilleros de Hong Kong.

Comodoro George Dewey

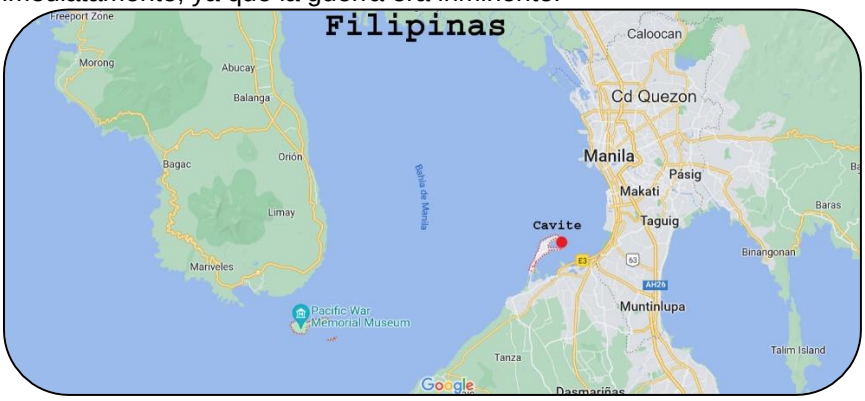
El 22 de abril llegó un refuerzo sustancial con repuesto de municiones para el resto de la escuadra, el crucero protegido *Baltimore*. El mismo día recibía el telegrama de que estuviese listo para zarpar inmediatamente, ya que la guerra era inminente.

Al día siguiente estalló la guerra, teniendo 48 horas de plazo para abandonar Hong Kong según las leyes de neutralidad británica. La escuadra de Dewey salió de Hong Kong el 25 de abril y se dirigió a la vecina bahía de Mirs, donde completó su alistamiento durante otros dos días, recibiendo noticias del Consulado americano sobre los preparativos españoles hasta que finalmente, el 27 de abril zarpó hacia Filipinas.

La excusa perfecta de los americanos para declarar la guerra a España fue culparlos falsamente de la explosión del acorazado *USS Maine*. Diez días después de la explosión (15 de febrero de 1898), el comodoro

Dewey, al frente del Escuadrón Asiático en Yokohama, recibió la orden de dirigirse a Hong Kong y allí prepararse para atacar Filipinas en caso de estallar la guerra con España. Una vez llegados a Hong Kong el 2 de marzo, instruyó a sus tripulaciones, saliendo periódicamente de la bahía de Hong Kong a hacer prácticas de tiro.

El 22 de abril llegó un refuerzo sustancial con repuesto de municiones para el resto de la escuadra, el crucero protegido *Baltimore*. El mismo día recibía el telegrama de que estuviese listo para zarpar inmediatamente, ya que la guerra era inminente.



Al día siguiente estalló la guerra, teniendo 48 horas de plazo para abandonar Hong Kong según las leyes de neutralidad británica. La escuadra norteamericana salió de Hong Kong el 25 de abril y se dirigió a la vecina bahía de Mirs, donde completó su alistamiento durante otros dos días, recibiendo noticias del Consulado americano sobre los preparativos españoles para su defensa. Finalmente, el 27 de abril zarpó hacia Filipinas.

USS Olympia.

Los americanos contaban con seis buques, los *Olympia, Baltimore, Raleigh, Petrel, Condord* y *Boston*. Los cuatro primeros eran cruceros protegidos y, los dos últimos, grandes cañoneros. En total sumaban 19.000 toneladas de desplazamiento. El buque insignia del almirante Dewey, al mando de las fuerzas atacantes, era el *Olympia*. Su poder ofensivo combinado era el siguiente: diez cañones de 203 mm., veintitrés de 152, veinte de 127 y un total de cincuenta piezas ligeras que iban de los 57 mm a 37 mm. Completaban su armamento 10 tubos lanzatorpedos. Eran de construcción moderna.

Preparativos españoles

Las fuerzas navales del Apostadero se reducían a dos cruceros de más de tres mil toneladas, el *Reina Cristina* y el *Castilla* —este último, de casco de madera— y cinco cruceros de mil toneladas. Sin embargo, dos de los últimos, el crucero *Velasco* y el *Ulloa* tenían sus máquinas inútiles. Además, había tres cañoneros de 500 toneladas con algunas piezas de mediano calibre, de los que uno estaba inútil y otro destacado al sur de las Filipinas. Aparte, algunos transportes de guerra, cañoneros y lanchas guardacostas, todos armados ligeramente y que no podían intervenir en el combate.

Debido a ello, el contraalmirante Patricio Montojo y Pasarón pidió buques, cañones de costa y minas a Madrid, que finalmente decidió enviar minas, demasiado tarde para ser utilizadas en el combate.

El Ejército disponía de algunas piezas de artillería: 4 obuses de 240 mm y 6 cañones de 150 mm que, pese a estar anticuados podían causar algún daño a la escuadra de Dewey, además de cañones y obuses de avancarga de escaso poder militar.

A su vez, la Armada disponía de una decena de cañones de retrocarga, procedente de buques inútiles o dados de baja en Filipinas, de 160 a 120 mm, que también podrían causar daños, además de cañones de avancarga. También disponía de 14 minas de funcionamiento eléctrico.

Batalla de Cavite o Bahía de Manila

Mientras el capitán general de las Filipinas, Fernando Primo de Rivera, era partidario de defender a toda costa Manila, el contralmirante Montojo consideraba que la ciudad podía sufrir numerosas pérdidas materiales y humanas exponiéndose a un bombardeo, y prefería batirse en Subic, bahía de excelentes condiciones de defensa.

Ordenó que se instalaran en Subic todas las minas y 4 de los 6 cañones de 150 mm del Ejército. Las otras dos se instalarían junto al arsenal de Cavite.

El resto de la artillería la repartió entre Manila (4 obuses de 240 mm y una treintena de piezas de avancarga) y las islas de Corregidor, Fraile y Caballo, en la entrada de la bahía de Manila (los cañones de la Armada). En Manila se fabricaron de forma artesanal e improvisada más de veinte minas adicionales que se situaron frente a la ciudad y junto a Cavite.

Tripulación del Reina Cristina antes de la batalla

Montojo decidió no hacer por su parte prácticas de tiro debido a su escasez de municiones. El 12 de abril el general Basilio Augustin y Dávila (sin experiencia en el archipiélago), sustituía como capitán general de Filipinas a Primo de Rivera.

Al tener noticia el 25 de abril de que la escuadra de Dewey había zarpado de Hong Kong, Montojo zarpó con la suya hacia Subic. Allí no se había completado las obras, por negligencia o mala voluntad. En la entrada de la bahía se averió el crucero *Castilla*, que debió ser remolcado.

USS Olympia de la armada de los EE. UU..

Por todo ello, Montojo decidió que presentaría batalla en Cavite, ya que ni él mismo ni tampoco el nuevo capitán general querían ver Manila expuesta a un bombardeo. Fondeó junto al arsenal el 30 de abril, cuando Dewey ya había llegado a las costas filipinas.

Flotas enfrentadas

1. Flota española, contraalmirante Patricio Montojo y Pasarón

- Buque insignia, crucero de primera clase Reina Cristina de 3520 t, con 6 cañones de 160 mm Hontoria y 2 tubos lanzatorpedos.
- Crucero de madera Castilla de 3342 t, con 4 cañones de 152 mm y 2 de 120 mm (Armstrong). Sin capacidad de movimiento.
- Cruceros de segunda clase Isla de Cuba e Isla de Luzón de 1045 t con cubierta protectriz y 4 cañones Hontoria de 120 mm.
- Cruceros de segunda clase Don Antonio de Ulloa y Don Juan de Austria de 1150 toneladas, 4 cañones Hontoria de 120 mm (aunque al Ulloa se le habían desmontado los 2 de una banda) y 2 tubos lanzatorpedos cada uno ya que estaba sin capacidad de movimiento.
- Cañonero *Marqués del Duero* de 500 t y 1 cañón Hontoria de 120 mm.
- Reunía en total 27 cañones con calibres comprendidos entre los 160 mm y los 120 mm.

2. Flota americana comodoro George Dewey.

- Buque insignia USS Olympia (C-6) de 5870 t, con blindaje de 120 mm, 4 cañones de 203 mm y 10 de 127 mm.
- Cruceros protegidos USS Baltimore (C-3) de 4413 t, USS Raleigh (C-8) de 3640 t y el USS Boston de 3189 t
- Cañonero, pero con cubierta protectora, USS Concord (PG-3) de 1710 t
- Cañonero USS Petrel (PG-2) de 892 t
- Reunía en total 10 cañones de 203 mm, 23 de 152 mm y 20 de 127 mm, la mitad de ellos de tiro rápido.

Las fuerzas navales del Apostadero se reducían a dos cruceros de más de tres mil toneladas, el *Reina Cristina* y el *Castilla* (este último, de casco de madera) y cinco cruceros de mil toneladas. Sin embargo, dos de los últimos, el crucero *Velasco* y el *Ulloa* tenían sus máquinas inútiles. Además, había tres cañoneros de 500 toneladas con algunas piezas de mediano calibre, de los que uno estaba inútil y otro destacado al sur de las Filipinas. Aparte, algunos transportes de guerra, cañoneros y lanchas guardacostas, todos armados ligeramente y que no podían intervenir en el combate.

Batalla de Cavite

Hay que reiterar el mal estado de mantenimiento en el que se encontraban los buques españoles, y es que el arsenal de Cavite había quedado del todo punto obsoleto para las necesidades de éstos.

En el momento de estallar la guerra, tres de los principales buques estaban siendo sometidos a grandes reparaciones y el resto se encontraba en deficiente estado. Diríase que aquella parecía más una escuadra que acabara de salir de un combate que una que se preparara para empezarlo. A esta deplorable situación del material a flote se unía la escasez y la falta de preparación del personal que componía en aquellos momentos la Armada Española.

Debido a ello, el contraalmirante Patricio Montojo pidió buques, cañones de costa y minas a Madrid, que finalmente decidió enviar minas, demasiado tarde para ser utilizadas en el combate.

El capitán general de las Filipinas, Fernando Primo de Rivera, era partidario de defender Manila a toda costa. La flota española no tenía por qué presentar combate en alta mar. Bastaba con adoptar una posición defensiva y apoyarse en las baterías de costa. Sin embargo, un arrebato caballeresco llevó al contralmirante Montojo a desechar la mejor protección para evitar la destrucción

de la ciudad y preservar las vidas de los civiles. Montojo consideraba que la ciudad podía sufrir numerosas pérdidas materiales y humanas exponiéndose a un bombardeo, y prefería batirse en Subic, bahía de excelentes condiciones de defensa.

Montojo decidió no hacer por su parte prácticas de tiro debido a su escasez de municiones. El 12 de abril el general Basilio Agustín y Dávila (sin experiencia en el archipiélago), sustituía como capitán general de Filipinas a Primo de Rivera.

Al tener noticia el 25 de abril de que la escuadra de Dewey había zarpado de Hong Kong, Montojo zarpó con la suya hacia Subic. En la entrada de la bahía se averió el crucero *Castilla*, que debió ser remolcado. Por todo ello, Montojo decidió que presentaría batalla en Cavite, ya que ni él mismo ni tampoco el nuevo capitán general querían ver Manila expuesta a un bombardeo. La flota española esperaba la llegada de la armada americana para entablar combate.

La escuadra de Dewey llegó la noche del 30 de abril a Subic. Al no encontrar allí a Montojo, entró en la bahía de Manila sin que los cañones de la entrada hiciesen apenas un par de disparos contra él, sin ningún efecto, y llegó frente a la ciudad. Al no ver allí a la escuadra española, se dirigió hacia Cavite.

Fecha	1 de mayo de 1898
Lugar	Bahía de Manila
Resultado	Victoria decisiva americano
Beligerantes	
España	Estados Unidos
Comandantes	
CA Patricio Montojo y Pasarón	Comodoro George Dewey
Fuerzas en combate	
• 1 crucero de 1ª Clase • 1 crucero de madera • 4 cruceros de 2ª Clase • 1 cañonero	• 5 cruceros protegidos • 1 cañonero
Bajas	
• 77 muertos • 280 heridos • 7 buques perdidos	• 13 muertos y 38 heridos

El combate

La escuadra de Dewey llegó la noche del 30 de abril a Subic. Al no encontrar allí a Montojo, entró en la bahía de Manila sin que los cañones de la entrada hiciesen apenas un par de disparos contra él, sin ningún efecto, y llegó frente a la ciudad. Al no ver allí a la escuadra española, se dirigió hacia Cavite, donde la encontró bastante agrupada en la mañana del 1 de mayo.

Contraalmirante Patricio Montojo.

Los españoles abrieron fuego cuando los norteamericanos estaban todavía a más de seis kilómetros, distancia demasiado alejada para poder hacer blanco con los medios de la época. Los norteamericanos esperaron a estar a unos cuatro kilómetros para responder. Eran las seis menos cuarto de la mañana.

A una distancia quizás excesiva de 5.000 metros los buques españoles abrieron fuego, contestando 25 minutos después los *Olympia, Baltimore* y *Boston* que, con su artillería de 203'2 mm, concentraban su fuego sobre los *Castilla* y *Cristina*, recibiendo estos últimos numerosos impactos que causaron grandes daños.

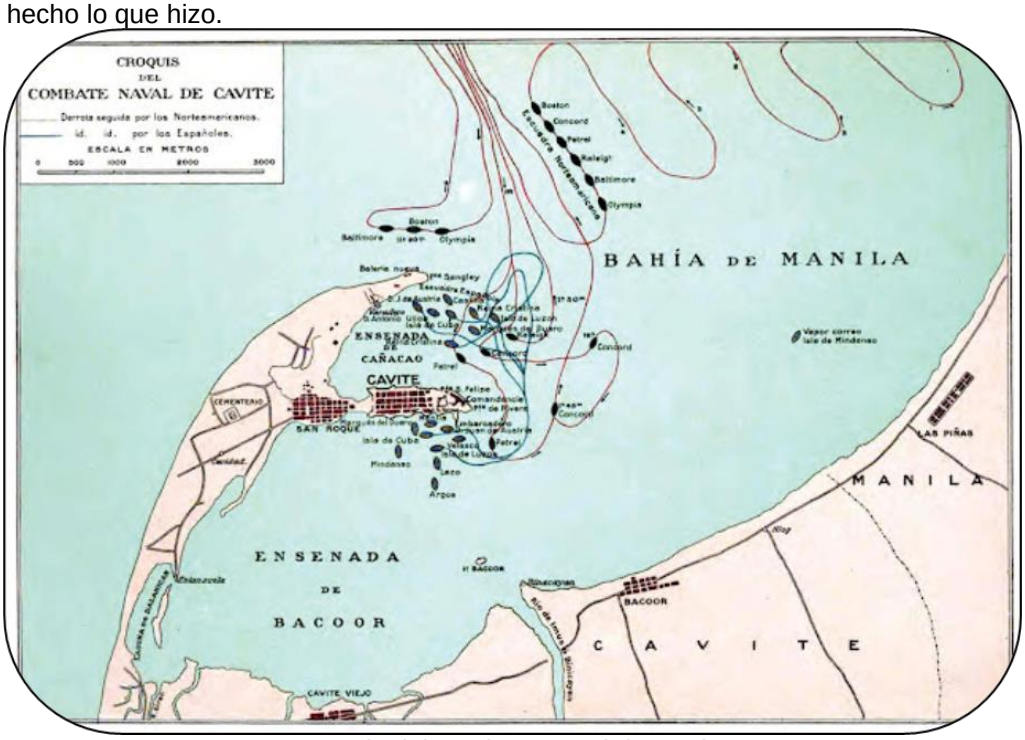
La flota de Dewey inició entonces una serie de pasadas a una velocidad de 6 nudos, reduciéndose poco a poco la distancia del combate con los inmóviles buques españoles, que llegó a ser de 2.000 metros.

La táctica española era la de acercarse con su buque insignia el *Cristina*, apoyado por la artillería del Austria, lo más posible al enemigo, con el fin de torpedearlo, cosa que no se pudo conseguir al ser rechazados los intentos por el fuego enemigo.

La superioridad americana se basó principalmente en sus cañones de gran calibre, de los que carecía la escuadra española y por la mejor calidad de las denominadas piezas de tiro rápido. Dos horas y media de combate después, la situación de la escuadra española no era tan mala como cabría imaginar. Sólo en dos cruceros españoles (el *Castilla* y el *Cristina*) la situación era casi insostenible, ya que ambos tenían graves daños y numerosas bajas, pero aun así continuaban a flote y seguían disparando. El resto apenas habían recibido algunos impactos y estaban en condiciones de soportar sin problemas el castigo americano durante bastante tiempo.

Dewey ordenó la retirada al ver los escasos resultados de su ataque, aprovechando esta pequeña tregua para dar de comer a sus cansadas dotaciones. La situación se tornaba preocupante para el almirante americano, haciéndole reflexionar sobre el hecho de que, a pesar de haber consumido la mitad de sus municiones, no había conseguido sin embargo hundir ningún buque enemigo.

Hay que destacar que si Montojo hubiera adivinado la preocupación del almirante yanqui no habría hecho lo que hizo.



Croquis del combate naval de Cavite.

La realidad fue que mientras los americanos se retiraban, Montojo ordenó abandonar los buques ya incendiados *Cristina* y *Castilla*. En el proceso, murió alcanzado por una granada enemiga el comandante del *Cristina*, Luis Cadarso y Rey. Montojo desembarcó en Cavite para curarse de una contusión en la pierna. Allí fue felicitado por el comandante del arsenal, Enrique Sostoa Ibáñez, por haber rechazado el ataque americano. Montojo le replicó que estaba vencido y le encargó, si Dewey regresaba, varar los buques y desembarcar a las tripulaciones. Mientras tanto él mismo se marchaba a Manila.

Dewey transbordó carbón y municiones de sus transportes. Sin embargo, Dewey decidió esperar a que se dispersase el humo del combate para ver cómo había quedado la escuadra española. Los incendiados *Cristina* y *Castilla*, abandonados a sus incendios, explotaron. Al oír las explosiones, Dewey regresó, disparando sobre los buques que estaban siendo varados, contra los inútiles y sin tripulación *Velasco* y *Lezo*, explotando este último por la pólvora que tenía a bordo, y también sobre el arsenal de Cavite.

De los dos cañones de 150 mm que defendían este arsenal español, solo uno pudo hacer fuego durante el combate y no alcanzó ningún blanco, por tener las alzas marcando ocho kilómetros, muy por encima de la distancia real del enemigo. La derrota española fue ya inevitable.

Pese a la superioridad de artillería de los americanos, el porcentaje de acierto de sus cañones fue ridículo. Los cañones de 152 mm sólo consiguieron un 1% de impactos, los de 127 alcanzaron el 3'5% y sólo los de 203 tuvieron un aceptable 9%, siendo los que más daño hicieron a los buques españoles.

En total los americanos hicieron 5.859 disparos de los que sólo unos 145 lograron alcanzar su objetivo: 81 impactos recibieron entre los cruceros Cristina y Castilla, 33 el Ulloa, 13 el Austria, 10 el Duero, 5 el Isla de Cuba y 3 el Isla de Luzón.

Los americanos reconocieron 13 hombres muertos y 38 heridos. Los españoles sufrieron 60 muertos en la escuadra y 17 más en el arsenal. Con esta batalla, Dewey logró el dominio de la bahía de Manila y esto animó a los filipinos a sublevarse contra los españoles. A Dewey se le ascendió a contraalmirante por esta victoria.

Por haber abandonado a su escuadra antes de haber finalizado el combate, Montojo fue encausado y expulsado de la Armada, siendo readmitido más tarde en la reserva. Parece claro que la decisión de Montojo de hundir sus buques fue algo precipitada, aunque es importante no olvidar que, en el fragor del combate, se pueden tomar decisiones equivocadas. Prefirió salvar a su tripulación y los civiles de Manila que arriesgarse a una destrucción total de su flota sin tener el convencimiento de poder conseguir una victoria. Victoria que, no obstante, estuvo al alcance de su mano.

La escuadra americana hizo varias pasadas en línea de fila, disparando ora por una banda ora por otra, mientras los buques españoles, casi parados o totalmente quietos, les respondían. Los americanos dispararon nueve veces más proyectiles que los buques españoles, debido a sus cañones de tiro rápido. Viendo que no conseguía nada, Montojo se lanzó con su insignia *Cristina* y el *Don Juan de Austria* armados de tubos lanzatorpedos, para intentar torpedear el buque insignia de Dewey. Un chaparrón de proyectiles detuvo el ataque, averiando gravemente al crucero insignia de Montojo, y forzando la retirada hacia la línea española. Los americanos prosiguieron con su fuego ya a unos dos kilómetros entre las dos escuadras.

Como consecuencia de ello, los cruceros españoles mayores, el *Reina Cristina* y el *Castilla* resultaron incendiados. Habían sufrido daños considerables también el *Ulloa* y el *Marqués del Duero*. Montojo trasladó su insignia al *Isla de Cuba*.

A las 7:35 horas, Dewey recibía una nota borrosa que parecía indicar que solo quedaban 15 granadas por cañón de 127 mm en su buque insignia, el *Olympia*, por lo que decidió retirarse, sin dejar de disparar en el proceso, con toda la escuadra a la ensenada de Pampanga, donde le esperaban el *McCulloch* y los transportes *Nanshan* y *Zafiro*.

Mientras tanto, Montojo ordenó abandonar los incendiados *Cristina* y *Castilla*. En el proceso, murió alcanzado por una granada enemiga el comandante del *Cristina*, Luis Cadarso y Rey. Montojo desembarcó en Cavite para curarse de una contusión en la pierna. Allí fue felicitado por el comandante del Arsenal, Enrique Sostoa Ibáñez, por haber rechazado el ataque americano. Montojo le replicó que estaba vencido y le encargó, si Dewey regresaba, varar los buques y desembarcar a las tripulaciones. Mientras tanto él mismo se marchaba a Manila.

Dewey transbordó carbón y municiones de sus transportes. Entonces se comprobó que la nota anterior era un error, y que solo se habían disparado 15 granadas por cañón de 127 mm, Sin embargo, Dewey decidió esperar a que se dispersase el humo del combate para ver cómo había quedado la escuadra española. Los incendiados *Cristina* y *Castilla*, abandonados a sus incendios, explotaron. Al oír las explosiones, Dewey regresó, disparando sobre los buques que estaban siendo varados, contra los inútiles y sin tripulación *Velasco* y *Lezo*, explotando este último por la pólvora que tenía a bordo, y también sobre el arsenal de Cavite.

De los dos cañones de 150 mm que defendían este, solo uno pudo hacer fuego durante el combate y no alcanzó ningún blanco, por tener las alzas marcando ocho kilómetros, muy por encima de la distancia real del enemigo.

Consecuencias

1. Los americanos prefirieron disparar mucho a disparar bien, logrando un 1 % de impactos que alcanzaron sobre todo a los dos buques mayores de Montojo. Los españoles solo lograron alcanzar al *Baltimore*, que perdió dos cañones por un único y afortunado disparo español, y provocar un pequeño incendio en el *Boston*.
2. Los americanos reconocieron 13 hombres muertos y 38 heridos. Los españoles sufrieron 60 muertos en la escuadra y 17 más en el arsenal. Con esta batalla, Dewey logró el

dominio de la bahía de Manila y esto animó a los filipinos a sublevarse contra los españoles. A Dewey se le ascendió a contraalmirante por esta victoria.

3. Por haber abandonado a su escuadra antes de haber finalizado el combate, Montojo fue encausado y expulsado de la Armada, readmitiéndosele más tarde en la reserva. El almirante americano George Dewey llegó a testificar a su favor en el consejo de guerra que se le hizo, en el que señaló que, a pesar de la antigüedad de los barcos españoles, supo defenderse muy bien con los pocos medios de los que disponía.
4. De los buques españoles perdidos en el combate, los americanos volvieron a poner en servicio una vez finalizada la guerra el *Isla de Cuba*, el *Isla de Luzón* y el *Don Juan de Austria*, que apenas habían sufrido daños durante el combate, y que estuvieron en servicio en Filipinas durante varias décadas sufriendo después suerte diversa. Los demás naufragios fueron declarados pérdida total irrecuperable y desguazados.
5. La victoria norteamericana se materializó a las 1130 horas. Meses después se capturó Manila y se ocupó el territorio filipino.
6. Sólo en la II Guerra Mundial el público norteamericano comprendió la importancia estratégica de la conquista de este territorio.

Batalla naval de Santiago de Cuba[206][207][208]

La batalla tuvo lugar el 3 de julio de 1898 a la salida de la bahía de Santiago de Cuba durante la Guerra Hispanoamericana de 1898.

El gobierno de España decidió enviar a Cuba otra flota similar a la recientemente perdida en Filipinas, en la batalla de Cavite, al mando del almirante Pascual Cervera y Topete, que zarpó el 29 de abril. Estados Unidos, por su parte envió dos flotas a Cuba, las que cada una era superior a la española. Sin embargo, tenían la prohibición de enfrentarse por separado a la escuadra española.

Pese a las proclamas de la prensa española y el ánimo exaltado de los políticos, que unánimemente esperaban una aplastante victoria frente a Estados Unidos, los marinos españoles estaban conscientes de que se enfrentarían a un enemigo muy superior, con el consiguiente sacrificio inútil de las fuerzas navales españolas y las vidas de cientos de hombres. Antes de zarpar, Cervera escribió una carta a su hermano en la que, entre otras cosas, le decía: «Vamos a un sacrificio tan estéril como inútil; y si en él muero, como parece seguro, cuida de mi mujer y de mis hijos».

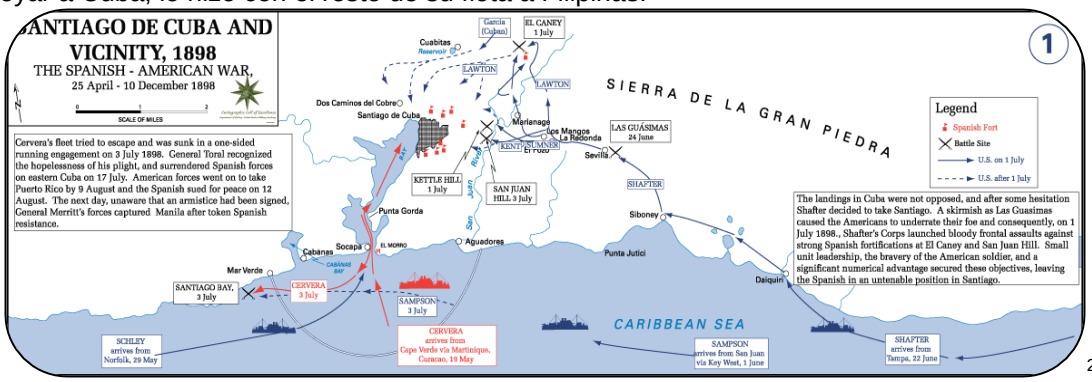
A su llegada a Cuba, la flota española permaneció atracada en el puerto de Santiago evitando el combate en mar abierto contra las flotas estadounidenses. Era un lugar aparentemente seguro, pues al enemigo le resultaba casi imposible entrar, pero del que resultaría muy difícil salir si la escuadra americana establecía un bloqueo.

El capitán de navío Fernando Villaamil, jefe de la escuadrilla de destructores - y considerado un especialista en este tipo de buques, diseñados por él mismo - propuso realizar incursiones rápidas con sus ágiles y veloces destructores, atacando puertos de la costa este de Estados Unidos (Nueva

206 https://www.acami.es/efemerides/3-de-julio-de-1898-batalla-naval-de-santiago-de-cuba/
207 https://www.despertaferro-ediciones.com/2017/batalla-naval-de-santiago-de-cuba/
208 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_naval_de_Santiago_de_Cuba

Orleans, Miami, Charleston, Nueva York o Boston) para forzar así a gran parte de la escuadra americana a volver para defender sus costas. De este modo, se habrían igualado las fuerzas navales de ambos contendientes en Cuba. En la postura de Villaamil pesó el conocimiento de que el puerto de Nueva York carecía prácticamente de defensas militares. De una u otra forma, estos planes no fueron ejecutados, tal vez por la oposición del almirante Cervera, que optó por que todos los buques permaneciesen en puerto, o bien porque Cervera o los dirigentes políticos o militares temían que un ataque a la costa estadounidense provocara un ataque de represalia estadounidense en la costa peninsular española, las islas Canarias, las islas Baleares o el pequeño imperio colonial español en África o incluso la pérdida de más territorios.

La fuerza norteamericana estaba compuesta de 5 acorazados y 2 cruceros acorazados. Contra estas unidades bien equipadas, entrenadas y dirigidas, España sólo pudo enfrentar 4 cruceros acorazados y otros buques menores en regulares condiciones, ya que, junto con concurrir a apoyar a Cuba, lo hizo con el resto de su flota a Filipinas.



209

El CA William Sampson, a cargo de las fuerzas del Caribe, estableció el bloqueo de la Habana. Mientras tanto, la fuerza española zarpaba el 29 de abril desde las islas de Cabo Verde recalando a Santiago de Cuba, lugar que también fue bloqueado el 1 de junio.

Para impedir la navegación de los españoles a través del canal de salida del puerto fortificado en que se protegieron, los bloqueadores hundieron en él un buque, pero éste fue mal fondeado y no produjo la restricción esperada. Ante esto, se desembarcaron tropas para capturar los fuertes que protegían el puerto, pero fueron rechazadas por los defensores.

Comandantes	
Pascual Cervera y Topete Fernando Villaamil †	William T. Sampson Winfield Scott Schley
Fuerzas en combate	
• 4 cruceros acorazados • 2 contratorpederos	• 4 acorazados • 2 cruceros acorazados • 1 cañonero • 3 cruceros auxiliares

La escuadra americana arribó el 19 de mayo a Santiago de Cuba. El 25 de mayo, Cervera envió un telegrama al ministro de Marina en estos términos: «*Estamos bloqueados. Califiqué de desastrosa la venida para los intereses de la Patria. Los hechos empiezan a darme la razón. Con la desproporción de fuerzas, es imposible ninguna acción eficaz. Tenemos víveres para un mes*». La escuadra del almirante Cervera permanecía bloqueada en el puerto de Santiago, sometida a todo tipo de presiones por los dirigentes de Madrid para que presentara batalla a la escuadra estadounidense del almirante Sampson. Sin embargo, Cervera se resistía a salir de la seguridad del puerto. La flota estadounidense permanecía fuera del puerto esperando la salida de los buques españoles. Por las noches siempre había dos buques estadounidenses vigilando e iluminando con sus proyectores la boca de salida sin que las baterías de costa pudiesen molestarlos.

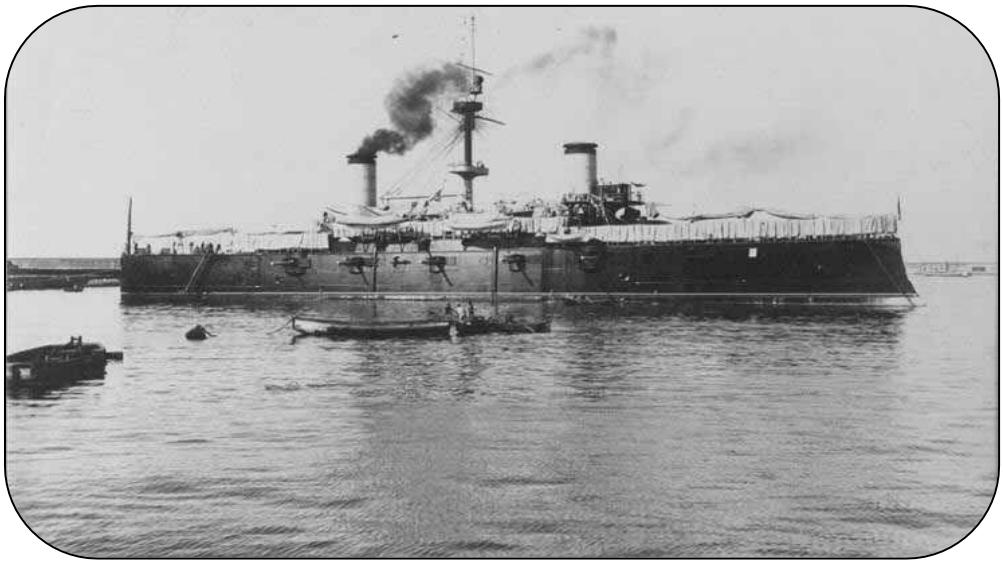
Del 19 de mayo al 3 de julio de 1898, la escuadra española colaboró con el Ejército defendiendo Santiago, y hubo un intenso cruce de telegramas entre Santiago, La Habana y Madrid acerca

209 https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_hispano-estadounidense

de cómo proceder a la vista del desarrollo de las operaciones militares en tierra y el bloqueo naval por la escuadra del almirante Sampson.

Los americanos trataron de encerrar la escuadra de Cervera provocando el hundimiento del vapor *Merrimac*, cargado de carbón y con un cinturón de jarras llenas de pólvora que se harían explotar en el momento oportuno. Se presentaron siete voluntarios para esta arriesgada misión. El teniente de Ingenieros Richmond Pearson Hobson y seis hombres. El buque fue descubierto por los centinelas y el fuego comenzó de inmediato desde la batería de Punta Gorda, mientras que, al mismo tiempo, se dispararon dos torpedos desde los cazatorpederos, hundiendo al navío sin que llegaran a detonar las jarras de pólvora. El buque quedó hundido cerca de Cayo Smith y la entrada de Santiago continuó libre. El teniente Hobson y sus hombres fueron rescatados del mar en una balsa volcada y a la deriva, y hechos prisioneros de guerra y tratados por Cervera con gran caballerosidad y humanidad.

El día 2 de julio de 1898 el capitán general Ramón Blanco ordenó desde La Habana a Cervera abandonar el puerto de Santiago ante la inminente ocupación de la ciudad por las fuerzas terrestres estadounidenses y el consiguiente peligro de captura de los barcos y la proximidad de la temporada de huracanes, que comienza en agosto, lo que obligaría a alejarse y buscar puerto a la escuadra norteamericana. Cervera, convencido de la imposibilidad de lograrlo y de que el intento constituiría un verdadero suicidio, escribió al ministro de Marina D. Segismundo Bermejo: «*Con la conciencia tranquila voy al sacrificio, sin explicarme ese voto unánime de los generales de Marina que significa la desaprobación y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiera relevado*».



Crucero Cristóbal Colón, participó en la batalla Cuba sin su armamento principal.

El día anterior, ante la inminente ocupación de Santiago de Cuba, Ramón Blanco, el Capitán General de la Isla, ordenó que la flota de la Armada Española bajo el mando del almirante Cervera abandonara la bahía para que no cayera en manos de Estados Unidos. El almirante estaba convencido de que se le había pedido algo imposible desde que abandonó su tierra en esta misión. Cargaba en su conciencia con la responsabilidad por la vida de más de 2 mil soldados. Sin embargo, cumplió las órdenes recibidas.

Recojamos lo que dijo el almirante Cervera antes del combate:

«*Ha llegado el momento solemne de lanzarse a la pelea. Así nos lo exige el sagrado nombre de España y el honor de su bandera gloriosa. He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo, luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya momento más solemne en la vida de un soldado que aquel en que se muere por la Patria.*

El enemigo codicia nuestros viejos y gloriosos cascos. Para ello ha enviado contra nosotros todo el poderío de su joven escuadra. Pero sólo las astillas de nuestras naves podrán tomar, y sólo podrá arrebatarnos nuestras armas cuando, cadáveres ya, flotemos sobre estas aguas, que han sido

y son de España ¡Hijos míos! El enemigo nos aventaja en fuerzas, pero no nos iguala en valor. ¡Clavad las banderas y ni un solo navío prisionero! Dotación de mi escuadra: ¡Viva siempre España! ¡Zafarrancho de combate, y que el Señor acoja nuestras almas!»

La batalla

Por diversas razones, en la madrugada del 3 de julio algunas unidades estadounidenses habían abandonado su posición de bloqueo (el acorazado *Massachusetts* se encontraba en la bahía de Guantánamo repostando carbón de uno de los barcos de apoyo allí anclados; asimismo el crucero *New York* se había alejado de la línea de bloqueo para recoger al almirante Sampson y transportarlo a la costa a petición del general Shafter, comandante de las fuerzas terrestres estadounidenses, para analizar la situación de dichas fuerzas y el posible apoyo que los barcos de Sampson podrían prestarle en el asalto a la ciudad de Santiago, dada la difícil situación en la que se encontraban —tal era esta que incluso se planteó la posibilidad de retirar las tropas si no aflojaba la oposición española—, por lo que la escuadra española compuesta por un crucero acorazado (*Cristóbal Colón*) sin su armamento principal colocado, tres cruceros protegidos (*Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, los tres de la misma clase) y dos modernos destructores contratorpederos (*Plutón* y *Furor*, de la clase Furor ambos) se enfrentaban a cuatro acorazados modernos (*USS Texas*, similar al *Maine*, *USS Iowa*, *USS Indiana* y *USS Oregon*, estos dos últimos de la misma clase), dos nuevos cruceros acorazados (*USS Brooklyn* y *USS New York*; este último regresó justo a tiempo para participar en el final de la batalla), un cañonero (*USS Ericsson*) y tres cruceros auxiliares (*USS Gloucester*, *USS Resolute* y *USS Vixen*; el primero fue anteriormente el yate de J. P. Morgan conocido como *Corsair*, el segundo era un mercante reconvertido, y el tercero, un yate armado que fue propiedad del financiero Peter Arrell Brown Widener).

Cervera, convencido de su inferioridad, decidió salir a primeras horas del día, el 3 de julio, navegando hacia el oeste y pegado a la costa para salvar el mayor número de vidas posibles. La decisión del almirante de partir para el combate con luz diurna se fundamentó en su preocupación por la seguridad de sus barcos. Esta decisión era, militarmente hablando, la peor de todas las posibles, pues probablemente una salida nocturna o en un día de mal tiempo hubiese evitado la destrucción total de la flota. Además, la estrechez del canal de salida del puerto obligó a los barcos a navegar uno tras otro.

Bajas	
• 343 muertos • 151 heridos • 1889 prisioneros • 6 barcos perdidos	• 1 muerto • 2 heridos

Cuando salieron los buques españoles Sampson se encontraba todavía en tierra y solo estuvo presente al final de la batalla, por lo que la flota estadounidense fue dirigida por el comodoro Schley. Sampson había decidido utilizar el USS *New York* para desplazarse a su entrevista con Shafter, en vez de utilizar una lancha auxiliar en esa calmada mañana. Esto privó a la flota estadounidense durante casi toda la batalla de uno de sus dos buques más rápidos. Hasta el regreso de Sampson, casi al final del combate, la flota estadounidense fue dirigida por Schley, embarcado en el USS *Brooklyn*.

Siguiendo las órdenes especificadas por Cervera, los buques españoles salieron en orden decreciente de tamaño y potencia de fuego. Así, la escuadra española salió de puerto encabezada por el buque insignia *Infanta María Teresa*, en el cual se encontraba embarcado el propio Cervera. Los barcos dejaron el puerto a intervalos demasiado largos y siguiendo toda la misma ruta.

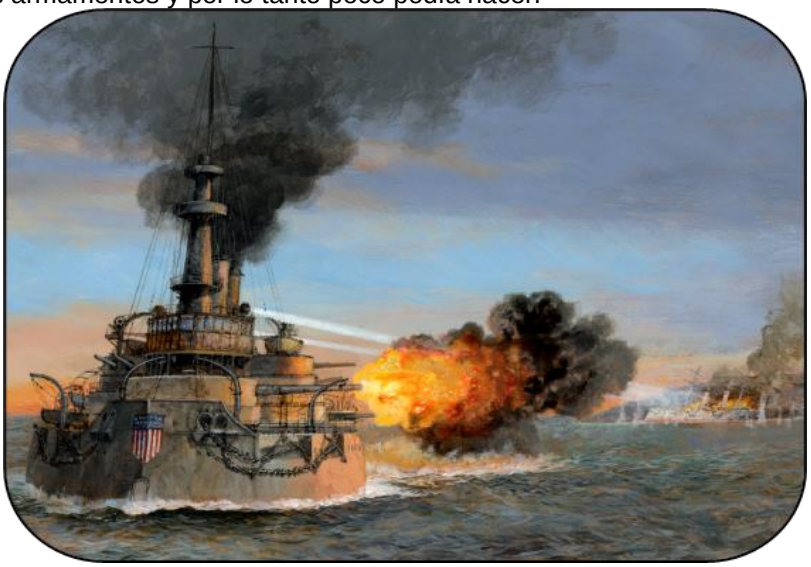
Cervera dirigió su buque insignia hacia el buque estadounidense más cercano, el *Brooklyn*. Al observarlo el comodoro Schley, que se encontraba a bordo, hizo que este diera media vuelta y se alejara para evitar un hipotético intento de espoloneo Al comprobar que el *Infanta María Teresa* no intentaba dicha maniobra, sino huir, ordenó al *Brooklyn* regresar a la posición original, momento en el cual estuvo a punto de colisionar con el *Texas*. Ambos buques estadounidenses pudieron rodear y cañonear a la vez al *Infanta María Teresa*, que fue atacado en desigual batalla de un único buque contra casi toda una escuadra.

Al *Infanta María Teresa* lo siguieron en la salida el *Vizcaya* y el *Cristóbal Colón*, que se alejaron intercambiando disparos a larga distancia. Por ello, el fuego de la toda flota estadounidense se centró sobre el siguiente buque en salir: el *Almirante Oquendo*. Los últimos barcos en abandonar

el puerto fueron los pequeños y rápidos destructores de Villaamil, *Furor* y *Plutón*, que sufrieron importantes daños en poco tiempo; con su pequeña artillería poco pudieron hacer contra el enemigo. El *Plutón* se hundió rápidamente. A bordo del *Furor*, murió Villaamil intentando subir a la torreta del cañón de proa para disparar contra los estadounidenses. Una vez liquidados los destructores, la escuadra estadounidense persiguió al *Vizcaya* hasta dejarlo también fuera de combate.

Batalla naval de Santiago de Cuba, 3 de julio de 1898, cromolitografía por Xanthus Russell Smith (1839-1929).

El *Cristóbal Colón*, la unidad más rápida y moderna de la flota española, se alejaba a toda máquina. Y hubiera quizá escapado si no se le hubiera agotado el carbón inglés de alta calidad, por lo que debió proseguir viaje con carbón cubano, de menor poder calorífico. Esto le hizo perder sustancialmente velocidad y la ventaja obtenida hasta el momento. Pese a que no recibió grandes daños gracias a su blindaje, su comandante, al ver que no podía escapar, decidió embarrancarlo. Los americanos pensaron que la actitud del *Cristóbal Colón* de huir sin siquiera combatir era debida a la cobardía, y solo después de la batalla supieron que el barco no tenía instalados todavía su artillería principal u otros armamentos y por lo tanto poco podía hacer.



Todos los grandes cruceros, tras ser alcanzados por el fuego enemigo, aguantaron suficiente tiempo a flote como para ser embarrancados cerca de la costa sin hundirse, por lo que todos sus mandos y muchos de sus oficiales y marineros sobrevivieron a la batalla. Por el contrario, los pequeños destructores sufrieron daños más graves. Además de Villaamil, el militar de mayor graduación fallecido en la batalla murió la práctica totalidad de sus tripulantes.

Consecuencias

Al final de la batalla, solo el contratorpedero *Plutón* había sido hundido directamente por los disparos enemigos, mientras que el resto de los buques españoles seriamente dañados por el fuego enemigo fueron embarrancados por sus capitanes. Los cañones españoles causaron pequeños daños en los buques estadounidense *Brooklyn, Oregon, Texas, Indiana* e *Iowa*. Los estudios posteriores a la batalla revelaron que ambas escuadras habían intercambiado un fuego impreciso.

Los datos más fiables sobre las víctimas reseñan un marinero estadounidense muerto y dos heridos leves frente a 343 muertos, 151 heridos y 1890 prisioneros españoles. El almirante Cervera fue hecho prisionero. Peor suerte corrió el capitán de navío Fernando Villaamil, que resultó muerto en combate a bordo del *Furor*. El capitán de navío Joaquín Bustamante no participó en la batalla, pues había desembarcado al mando de las columnas de desembarco, resultó herido en la batalla de las Colinas de San Juan, cerca de Santiago de Cuba, y falleció pocos días después.

Esta batalla terminó con el último vestigio de España en América.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos LXII, LXIV y LXV.
- “The United States and World Sea Power.” Capítulos 23 y 24.
- Sino-Japanese Naval War 1894-1895. Piotr Olender, 2014 Mushroom Model Publications.
- Breve Historia de la Guerra del 98. 2018. ePub r1.0. ePublibre.
- The Spanish-American War and the Philippine Insurrection 1998 -1902. 2007 Osprey Publishing Ltd.
- Spanish-American War 1898. 1998 Brassey´s (UK) Ltd.

Enlaces de Interés

- Santiago de Cuba: https://www.youtube.com/watch?v=mffPH7MDoss
- Cavite : https://www.youtube.com/watch?v=96EMkWfZxWM
- Cavite : https://www.youtube.com/watch?v=kEaUGiiw2Tg&t=225s
- Cavite : https://www.youtube.com/watch?v=z-I3iASi-T4

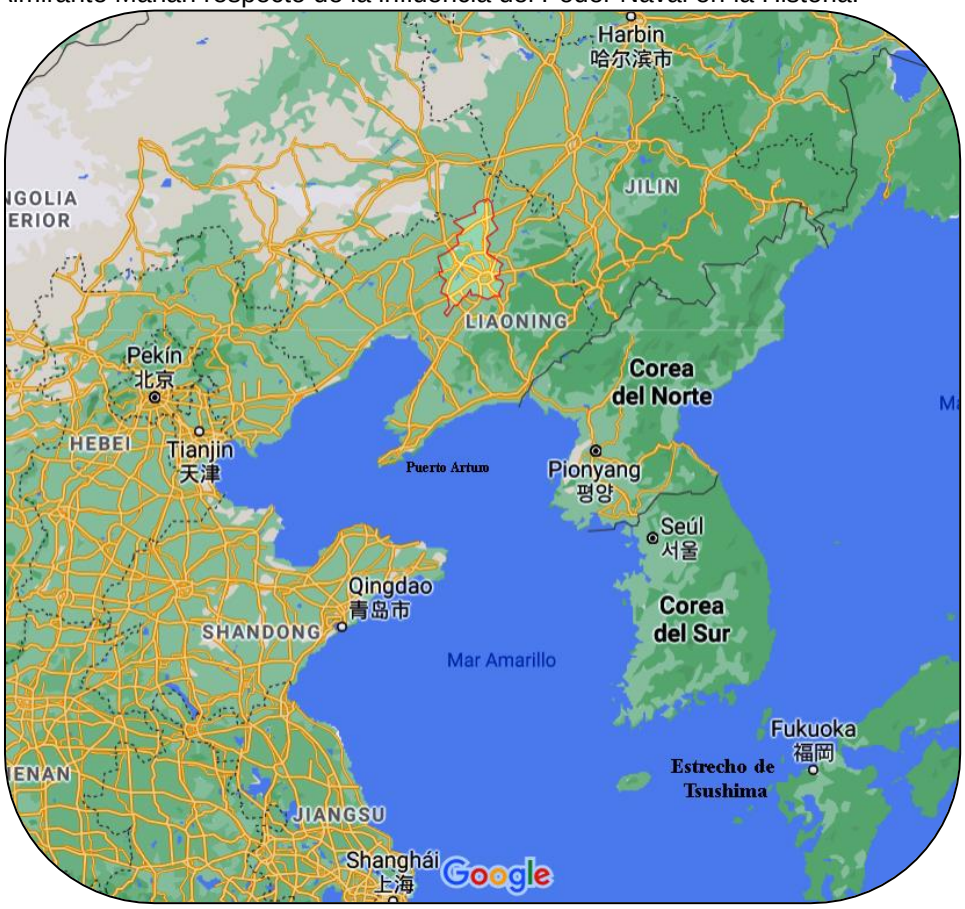
CAPÍTULO 10 GUERRA RUSO–JAPONESA.

Contenido: Introducción. Guerra Ruso–japonesa: Ataque a Puerto Arturo, Combate del Mar Amarillo, Flota del Báltico, Batalla de Tsushima. Comentario.

SITUACIÓN ENTRE JAPÓN Y RUSIA

A fines del siglo XIX, en ambas riberas del Pacífico Norte, se produjo la irrupción de potencias navales destinadas a proyectar en dicho escenario a los modelos de sociedad de sus respectivas nacionalidades.

Mientras en Europa se producía la expansión de Prusia en vastas extensiones del viejo continente, en América del Norte el capitalismo de EE. UU. lograba imponerse sobre la base de la doctrina del Almirante Mahan respecto de la influencia del Poder Naval en la Historia.



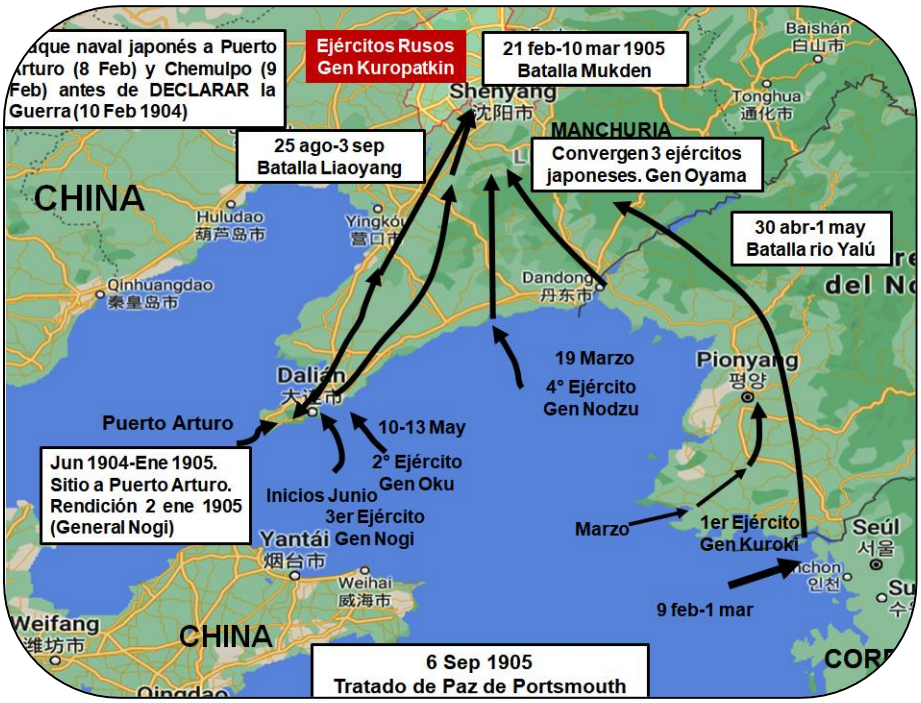
La influencia de España en el Caribe y la preocupación geoestratégica de Estados Unidos respaldada por la modernización de su flota después de la Guerra de Secesión, con buques de hasta 10.000 toneladas de desplazamiento, corazas de 18”, 17 nudos de andar y cañones de 13”, condujo entonces al inevitable choque entre estos países en 1898 en el escenario del Pacífico. Como resultado de lo anterior, España debió ceder a EE. UU. su hegemonía en Guam, Filipinas, Cuba y Puerto Rico.

Otra ruta de expansión estadounidense había llegado hasta las costas del Japón en 1835 con la escuadrilla del comodoro Perry, producto de lo cual el régimen feudal del shogunato se vio obligado a abrir sus fronteras al comercio gatillando a la vez la posterior restauración del régimen imperial de la dinastía Meiji y la corporación empresarial del Saibatzu, que en menos de 30 años modernizó al país.

Ya en 1873 el Japón contaba con un poderoso ejército y una moderna flota de buques construidos en Inglaterra; poder militar que le permite expandir su influencia en Asia, invadiendo China a través de Corea en 1894. Es así como en la batalla naval del río Yalú el factor decisivo de la victoria

japonesa fue la doble cantidad de cañones de 5” de sus buques, de los cuales el 60% era de tiro rápido.

Resultado de esta batalla no fue sólo la pérdida de 5 buques chinos, sino que la pérdida de la moral combativa de este gigante asiático.



Pero, la expansión nipona en oriente se vio enfrentada a la que, al mismo tiempo, desarrollaba Rusia para alcanzar posiciones estratégicas en el Pacífico, las que se consolidaban a la par de la construcción del ferrocarril transiberiano, cuyo destino final era el establecimiento de la base naval en Puerto Arturo, en la península de Liaoning, próxima a Corea. Este avance ruso se logra con la autorización China para atravesar su territorio, y la oposición japonesa se produce por la existencia de esta base naval en su área de influencia.

GUERRA RUSO - JAPONESA

Ataque a Puerto Arturo

Rusia tenía dividida su flota del Pacífico entre Vladivostok y Puerto Arturo cuando en 1904 el Almirante Togo decidió movilizar la suya para atacar a la escuadra rusa fondeada en esta última base naval.

Para tal efecto empleó sólo su división de destructores (DD) que no tuvieron todo el éxito esperado en su ataque sorpresivo, que dejó fuera de combate a dos acorazados y a un crucero. Togo no empleó el grueso de su fuerza, formado por 12 blindados que superaban a los 5 rusos debido a los campos minados que protegían el acceso a Puerto Arturo.

La pasividad y falta de entrenamiento de la flota rusa tenía que ver con la poca preparación e idoneidad de su mando por lo que

Ataque de destructores a Puerto Arturo[210]

[210] The Imperial Japanese Navy of The Russo-Japanese War, Mark Stille, Electronic edition published in 2016 by Bloomsbury Publishing Plc. 2016 Osprey Publishing Ltd.

el Zar dispuso que se hiciera cargo el Almirante Makarov, cuya capacidad profesional y de liderazgo se esperaba podría inclinar a favor de los rusos el papel estratégico de esa "flota en potencia" que obstaculizaba a Japón la conquista de Corea.

Efectivamente, el Almirante Makarov logró cambiar en un corto tiempo el estado y condición de combate de su flota, constituyéndose en una seria preocupación para el Almirante Togo. Sin embargo, el 12 de abril de 1904, una flotilla de minadores japoneses que intentaba minar el acceso a Puerto Arturo fue perseguida en el Mar Amarillo por varios cruceros rusos encabezados por el propio almirante Makarov a bordo del "Petropavlovsk", hasta que hubo de desistir de su empeño en darles caza al avistarse a la flota japonesa.

En el regreso a puerto el buque insignia ruso chocó con una de las minas fondeadas y se hundió con 634 hombres incluido el Almirante Makarov. La ausencia del Almirante hizo decaer nuevamente, en breve plazo, la capacidad operativa de la fuerza naval rusa.

Representación japonesa del hundimiento de Petropavlovsk y muerte de Makarov

Batalla del mar Amarillo [211][212]

Meses más tarde el cerco en torno a Puerto Arturo producido por las fuerzas terrestres japonesas comenzó a cerrarse y ante la inminencia de su captura se ordenó a la 1ª Escuadra del Pacífico, que se mantenía fondeada en dicho puerto, zarpar hacia Vladivostok.

El Almirante Togo se interpuso al plan ruso provocándose con ello la batalla del Mar Amarillo el 10 de agosto de 1904, cuyo resultado a favor de los japoneses fue el de reducir de 18 a 9 la cantidad de buques enemigos, los que debieron volver a puerto manteniéndose nuevamente inactivos en espera de refuerzos.

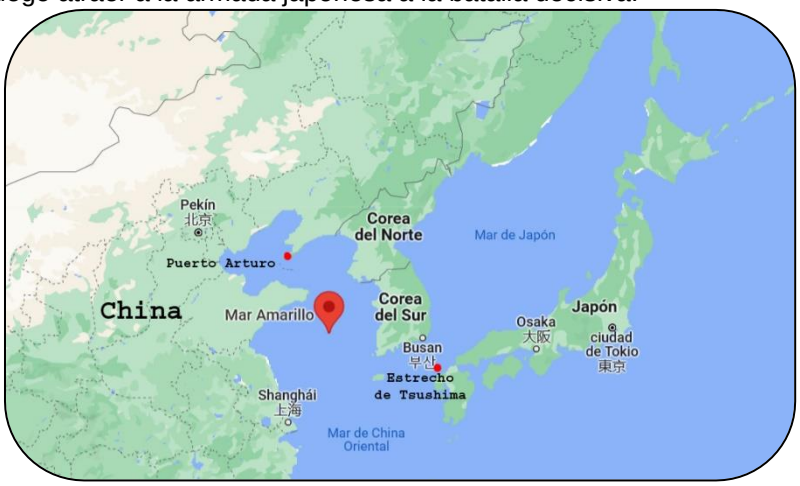
La batalla del mar Amarillo fue un gran combate naval de la guerra rusojaponesa que tuvo lugar el 10 de agosto de 1904. En la Marina rusa se la conoce como la batalla del 10 de agosto. La batalla frustró un intento de la flota rusa de Port Arthur de salir y unirse con los buques de guerra de Vladivostok y la obligó a volver a puerto. Cuatro días más tarde, la batalla de Ulsan puso fin igualmente a la salida del grupo de Vladivostok; las dos flotas tuvieron que permanecer fondeadas.

Batalladel Mar Amarillo[213]

La primera escuadra del Pacífico de la Armada Imperial Rusa, al mando del almirante Wilgelm Vitgeft, había quedado atrapado en Port Arthur desde que empezó el bloqueo de la Armada Imperial Japonesa el 8 de febrero de 1904 con la batalla de Port Arthur. A lo largo de finales de julio y principios de agosto, cuando el Ejército Imperial Japonés puso cerco a Port

[211] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_mar_Amarillo
[212] https://hmong.es/wiki/Battle_of_the_Yellow_Sea
[213] https://www.gehm.es/siglo-xx/batallas-navales-1905-tsushima-iii/

Arthur, las relaciones entre el almirante Vitgeft y el virrey ruso, Yevgueni Alekséyev, se deterioraron cada vez más. El virrey Alexéyev, un ex almirante, estaba a favor de una salida agresiva a fin de que la 1ª escuadra del Pacífico enlazara con la escuadra de Vladivostok y creara así una fuerza naval tan poderosa como para desafiar a la flota japonesa. El almirante Vitgeft creía en una flota estacionada, que simplemente se quedara fondeada, a la vez que contribuyendo con parte de su armamento a la batalla terrestre era la estrategia que más convenía seguir. Si bien pasiva, la preferencia de Vitgeft era en realidad más acorde con la doctrina de la Marina rusa, que preconizaba aumentar las fuerzas (en espera de la llegada de la Flota del Báltico, también conocida como la segunda escuadra del Pacífico) y luego atraer a la armada japonesa a la batalla decisiva.



Alexéyev hizo un llamamiento a San Petersburgo y el zar Nicolás II respondió que compartía plenamente la opinión del virrey. Frente a un mandato Imperial y la amenaza de acciones legales, el almirante Vitgeft recibió la orden de zarpar hacia Vladivostok inmediatamente. A las 6:15 a.m. del 10 de agosto de 1904, el almirante Vitgeft, enarbolando su bandera en el acorazado *Tsesarevich*, salió de la bahía al frente de sus acorazados.

Batalla

Fecha	10 de agosto de 1904[214]
Lugar	Mar Amarillo, en la península de Shandong (Shantung), China
Resultado	Victoria estratégica japonesa / empate táctico
Beligerantes	
Armada Imperial Japonesa	Armada Imperial Rusa
Comandantes	
Almirante Heihachiro Togo, vicealmirante Shigeto Dewa	Almirante Wilgelm Vitgeft †, vicealmirante Pavel Ukhtomsky
Fuerzas en combate	
• 4 acorazados, • 2 cruceros acorazados, • 8 cruceros protegidos, • 18 destructores, • 30 lanchas torpederas	• 6 acorazados, • 4 cruceros protegidos, • 14 destructores

[214] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_mar_Amarillo

A las 9:55 a.m., su flota había traspasado la entrada de la bahía y, cuando la escuadra del Pacífico completó su salida a mar abierto, hábilmente viró hacia el sudoeste para disimular su intención real y logró retrasar la concentración de fuerzas del almirante Heihachiro Togo. Aunque el sabio movimiento de Vitgeft le proporcionó tiempo, Togo había, no obstante, dado órdenes a sus buques de reunirse cerca de *Encounter Rock*, en el caso de que el almirante Vitgeft tomara esa ruta. A las 11:00 a.m., sin embargo, estaba claro qué dirección estaba tomando la flota de Vitgeft: estaban dirigiéndose hacia mar abierto. Componían la escuadra rusa los acorazados *Tsesarevich*, *Retvizan*, *Pobeda*, *Peresvet*, *Sevastopol*, y *Poltava*, los cruceros protegidos *Askold*, *Diana*, *Novik* y *Pallada*, y 14 destructores.

Cerca de las 12:25 p.m., las flotas de acorazados se avistaron cerca de *Encounter Rock*, a una distancia de unas 11 millas. La flota de Vitgeft se dirigió hacia el sudeste a 13 nudos, mientras Togo, en rumbo de interceptación, venía desde el noreste a 14 nudos. Su flota estaba formada por los 4 acorazados japoneses supervivientes *Mikasa*, *Asahi*, *Fuji*, y *Shikishima*, los cruceros acorazados Nisshin y Kasuga, así como 8 cruceros protegidos, 18 destructores, y 30 lanchas torpederas. Durante este tiempo, aparecieron los cuatro cruceros del almirante Dewa, aproximándose rápidamente desde el sur a dieciocho nudos, y Togo intentó atrapar la flota de Vitgeft entre las dos columnas que avanzaban hacia él.

Mikasa, Buque insignia japonés del almirante Heihachiro Togo

Justo después de las 13:00, Togo intentó interceptar la línea de avance de Vitgeft y abrió fuego con sus baterías principales desde el rango de alcance máximo (ocho millas). El acorazado *Retvizan* devolvió el fuego, pero la distancia era excesiva y no consiguió hacer blanco. Sin embargo, Togo había calculado mal la velocidad de intercepción y Vitgeft, tras maniobrar en dirección al puerto, esquivó las pinzas de su adversario y puso proa nuevamente al mar abierto. Por su parte, los cruceros del almirante Dewa debieron cambiar de rumbo rápidamente para evitar la escuadra de Togo, con lo que rompió contacto con sus fuerzas sin haber combatido.

Pronto los cruceros de Togo se movían paralelamente a las naves de Vitgeft y ganaban velocidad. Hacia las 13:25, redujo la distancia a rango de tiro, ocho millas, y abrió fuego sobre el buque insignia de Vitgeft, el *Retvizan*, logrando doce impactos. A las 13:30, el buque insignia ruso devolvió el fuego con dos piezas de 305 mm y logró dejar averiar el equipo de comunicaciones de Togo. En la siguiente media hora, los acorazados mantuvieron el fuego y continuaron aproximándose hasta que, a las 14:05 horas, a una distancia de 3,5 kilómetros, los cañones de 155 mm se encontraron en rango de tiro. El acorazado japonés sufrió veinte impactos, lo que obligó a Togo a maniobrar

para reducir su exposición y a ordenar urgentemente a sus cruceros que se sumaran al combate. Sin radio, debió utilizar sus banderas de señales.

Persecuciones

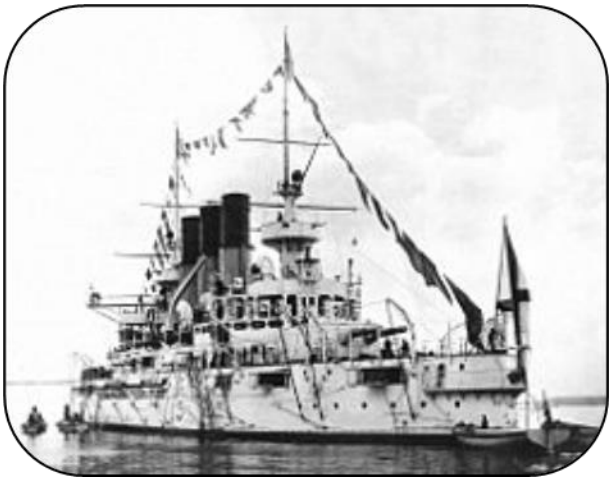
Los cruceros japoneses habían restablecido el contacto con la escuadra rusa, pero los cañones de 305 mm de esta los alejaron pronto. Ambas flotas de combate mantenían una velocidad de unos catorce nudos, pero Vitgeft había logrado nuevamente zafarse de Togo y los japoneses se vieron obligados a iniciar una dura persecución. A las 14:45, el buque insignia japonés había conseguido situarse a menos de siete km del *Poltava*, que cerraba la formación rusa y que no había podido mantener los catorce nudos por problemas con sus motores. El *Mikasa* y el *Asahi* comenzaron a bombardearlo e hicieron varios blancos. Sin embargo, el almirante Ujtomsky, a bordo del acorazado *Peresvet*, percibió los apuros del *Poltava* y ordenó a su división apoyar al buque. Concentró su fuego sobre el *Mikasa* y el *Asahi*, apoyado por el *Poltava*. Los dos buques japoneses recibían un fuerte castigo y, a instancias de Togo, aprovecharon su mayor velocidad para romper el contacto. Adelantando a la flota de Vitgeft, planearon restablecer el contacto en condiciones más favorables. Hacia las 15:20, salieron del rango de los buques rusos, cesando así el fuego.

A medida que los acorazados perdían el contacto, el almirante Dewa con sus cruceros intentó entrar en acción cuando, de repente, los buques de guerra rusos abrieron fuego contra él. Alrededor de las 15:40, un proyectil de 305 mm golpeó el crucero de Dewa, el *Yakumo*, a una distancia de más de ocho millas, fuera del alcance de sus baterías de 203 mm. El almirante Dewa decidió sabiamente que sus cruceros poco podían hacer frente a los acorazados rusos.

Para entonces solo seis buques de Togo (cuatro acorazados y dos cruceros acorazados) continuaban persiguiendo a los diez de Vitgeft (seis acorazados y cuatro destructores. Como solo quedaban tres horas antes del anochecer, este se convenció de haber logrado zafarse de Togo y de poder burlar su persecución en la oscuridad de la noche. Togo era también consciente de esto y ordenó acelerar la marcha a quince nudos para tratar de alcanzar a la flota de Vitgeft. Hacia las 17:35, los barcos japoneses habían logrado acercarse a 3,5 millas del último buque ruso, el *Poltava* y comenzaron a bombardearlo. Apareció también el almirante Dewa con los cruceros y Togo ordenó que todas sus unidades concentrasen su fuego en el *Poltava* con la esperanza de hundir al menos uno de los acorazados rusos. Este, mandado por el capitán Ivan P. Uspenskiy, devolvió el fuego y logró varios blancos en el buque insignia de Togo. Entonces, los proyectiles con «pólvora Shimose» comenzaron a volverse inestables y a explotar en las ánimas de los cañones, destruyendo uno de los cañones de 305 mm del *Shikishima* a las 17:45 y otros dos del mismo calibre en el *Asahi* a las 18:10. Hacia las 18:30, Togo solo podía contar con once de los diecisiete cañones de 305 mm originales de la flota, pues el resto habían quedado inutilizados.

Relevo

Aunque las escuadras se hallaban ya solo a unas 3 millas de distancia, las baterías secundarias de 155 y 203 mm seguían sin causar daños y el *Poltava* y el *Peresvet*, aunque gravemente dañados, seguían en la formación. Todavía a las 18:30, continuaban los problemas de Togo para controlar el fuego de su armada: el *Shikishima* y el *Asahi* seguían atacando el averiado *Poltava*, el *Fuji* disparaba contra el *Pobeda* y el *Peresvet* y el buque insignia, el *Mikasa*, sostenía un duelo artillero con su equivalente ruso, el *Tsesarevich*. Como ni el *Retvizan* ni el *Sevastopol* estaban siendo atacados por buques japoneses, pudieron dedicarse a disparar sus cañones contra el *Mikasa*.



El Retvizan.

A menos de media hora del ocaso, encontrándose casi fuera de combate y la artillería rusa cada vez más efectiva, el *Mikasa* tuvo que hacer señales al *Asahi* para que tomase su puesto en el

combate con el barco insignia ruso. Menos de diez minutos más tarde, Togo tuvo un golpe de suerte: un disparo de uno de los cañones de 305 mm del *Asahi* alcanzó a las 18:40 al *Tsesarevich*, mató instantáneamente al almirante Vitgeft y a los oficiales que se encontraban con él, y atascó el timón. La avería hizo virar bruscamente al barco 12º; el *Retvizan*, que no se había percatado del accidente, le siguió en el viraje y, para cuando el *Pobeda* llegó al lugar donde había cambiado de rumbo, el *Tsesarevich* se dirigía ya hacia su propia escuadra. El resto de los buques de la armada rusa desconocían que el *Tsesarevich* navegaba sin control, con su comandante muerto y sin mando alguno.

Carga del acorazado Retvizan

El príncipe Pavel Ujtomski del *Peresvet* advirtió pronto que el buque insignia estaba fuera de combate y trató de hacerse con el mando de la escuadra rusa. El impacto de un proyectil japonés, sin embargo, abatió el mástil de proa, lo que impidió izar las banderas de señales de la forma habitual; tuvieron que colocarse en el puente donde, apenas visibles, sólo las vio el *Sevastopol*. Únicamente este siguió las órdenes de Ujtomski.

Al mismo tiempo, el capitán de navío Eduard Schensnovich, que mandaba el *Retvizan*, lo condujo directamente contra la escuadra de Togo a la vez que abría fuego con todas sus piezas, a pesar de hallarse el buque escorado en la popa por los daños recibidos. La armada japonesa concentró todo su fuego en el *Retvizan*; el número de disparos alrededor del barco era tal que los artilleros japoneses tenían problemas para ajustar el alcance de sus cañones por las cortinas de agua que levantaban. Escaso ya de obuses de 305 mm, Togo decidió dejar el combate a sus cruceros y destructores.

Al virar, los buques de Togo realizaron una última andanada, que alcanzó al barco ruso en diversos puntos; uno de los proyectiles hirió gravemente al capitán Schensnovich en el estómago. El *Retvizan* tendió una cortina de humo y comenzó también a virar, tras haber puesto fin al intercambio artillero entre las dos escuadras con su maniobra y haber salvado al buque insignia ruso. La flota rusa tuvo, no obstante, que abandonar su pretensión de alcanzar Vladivostok y puso rumbo de vuelta a Port Arthur. El regreso se hizo de forma desordenada y muchos de los barcos rusos se separaron de la flota.

Dos horas más tarde, el grueso de la flota rusa volvió a la relativa seguridad de Port Arthur. Cinco barcos de guerra, un crucero y nueve destructores habían conseguido regresar. El dañado *Tsesarevich* y tres destructores de su escolta navegaron hasta Kiaochou, donde fueron internados por las autoridades alemanas. El crucero *Askold* y otro destructor se dirigieron a Shanghái, donde las autoridades chinas también los internaron. El crucero *Diana* huyó a Saigón, en la Indochina francesa, donde quedó internado. Solo el pequeño crucero *Novik* puedo navegar hacia el este y rodear las islas japonesas para intentar llegar a Vladivostok. Sin embargo, el 20 de agosto de 1904, cruceros japoneses obligaron al barco a encallar en Sajalín, donde su tripulación lo destruyó después de combatir a los japoneses en la batalla de Korsakov.

Análisis

La batalla del mar Amarillo fue la primera gran confrontación de la historia naval entre flotas modernas de acorazados de hierro. Con excepción del duelo de veinte minutos del almirante Togo con los buques del almirante ruso Stark en Port Arthur el 9 de febrero de 1904, tanto Vitgeft como Togo eran relativamente nuevos en acciones de combate con flotas modernas de acorazados de hierro.

Aunque el almirante Stark había sido sustituido por el almirante Stepan Makarov poco después de la batalla de Port Arthur; a este le sucedió Vitgeft después de su fallecimiento en abril de 1904, cuando su acorazado *Petropavlovsk* explotó y se hundió en el mar Amarillo, tras chocar con minas. Si el almirante Stark hubiera estado al mando en el momento de la batalla del mar Amarillo, tanto el almirante Togo como Stark habrían estado en igualdad de condiciones, ya que ambos tenían idéntica experiencia de combate en acciones con flotas de acorazados, pero tampoco la fuerza naval que Togo iba a reunir en Tsushima al año siguiente era el mismo tipo de flota de combate que había participado en los combates en el mar Amarillo. Aunque el almirante Vitgeft era bisoño, muchos de sus hombres no lo eran, la mayoría eran veteranos del servicio en el Lejano Oriente y algunos habían tomado parte en el aplastamiento de la rebelión Boxer de 1900 en China. Así, cuando Togo combatió contra la flota de Vitgeft en el Mar Amarillo en agosto de 1904, comprendió rápidamente que sabían navegar y que eran buenos artilleros.

Telémetros y artillería

Durante la década de 1890, se consideraba habitual combatir en el mar a una distancia de tres o cuatro millas de la armada enemiga, aunque los cañones de 305 mm/40 eran capaces de acertar a la distancia a la que comenzó la batalla, ocho millas. La imposibilidad de calcular el alcance y de visores adecuados para estos cañones hacía, sin embargo, que se siguiesen usando a distancias menores que su alcance real.

Los buques rusos contaban con telémetros del modelo Liuzhol con un alcance de 4000 m; los barcos japoneses estaban equipados con telémetros Barr & Stroud de 1903 de último modelo, que gozaban de un alcance mayor, 6000 m. A pesar de esto, causó sorpresa el que las flotas abriesen fuego cuando aún se hallaban a más de ocho millas de distancia.

El combate en el mar Amarillo duró más de seis horas, de las que unas cuatro fueron de lucha efectiva. Durante esas casi cuatro horas de enfrentamiento, se dispararon alrededor de 7382 proyectiles, que variaban en tamaño desde los 155 a los 305 mm. De esos, 7382 proyectiles disparados, aproximadamente 5956 habían sido de 155 mm; la armada japonesa había lanzado 3592 de ellos, mientras que la rusa había disparado 2364. La escuadra japonesa había disparado 307 obuses de 203 mm, mientras que la rusa no había utilizado munición de este calibre. La flota de Vitgeft, por su parte, había disparado 224 proyectiles de 254 mm frente a los 33 de la escuadra de Togo. El duelo artillero que había comenzado cuando las armadas se hallaban separadas ocho millas con los cañones de 305 mm acabó alrededor del anochecer tras el disparo de más de 862 proyectiles de este calibre, 259 disparados por los rusos y 603 por los japoneses.

Daños y bajas de la batalla

Bajas	
• 2 acorazados gravemente dañados, • 1 acorazado ligeramente dañado, • 1 crucero protegido ligeramente dañado • 226 muertos y heridos	• 1 acorazado gravemente dañado, • 5 acorazados ligeramente dañados, • 48 muertos • 292 heridos

Las cerca de siete horas de combate y 7382 proyectiles disparados por los dos bandos produjeron las siguientes bajas:

Navíos	***Bajas***
Tsesarevich	*12 marinos muertos y 47 heridos.*
Pobeda	*4 marinos muertos y 29 heridos.*
Peresvet	*13 marinos muertos y 63 heridos.*
Poltava	*12 marinos muertos y 43 heridos.*
Retvizan	*6 marinos muertos y 42 heridos.*
Sevastopol	*1 marino muerto y 62 heridos.*
Mikasa	*125 bajas*
Asahi	*2 marinos heridos*
Shikishima	
Yakumo	

El capitán de navío Eduard N. Shchensnovich, que había dirigido su barco valientemente contra la línea del almirante Togo con el fin de acabar con el duelo artillero y salvar al buque insignia ruso, acabó muriendo más tarde, en abril de 1910, de las heridas recibidas durante el combate.

Resultado

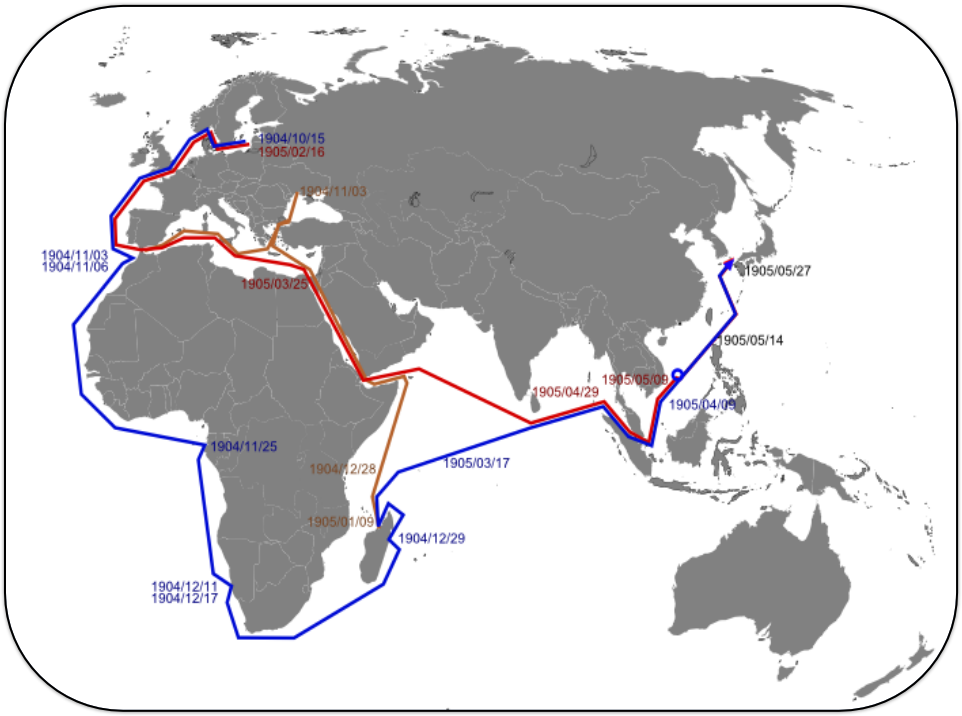
El objetivo estratégico era evidente para ambas partes: para los rusos, abrirse paso hasta Vladivostok con al menos una parte sustancial de la fuerza (incluidos los buques principales); para los japoneses, evitar esto (con el añadido de evitar graves daños o la pérdida de sus buques principales, que los astilleros japoneses no podrían todavía reconstruir). Por lo tanto, estratégicamente la

batalla había sido una victoria japonesa, ya que la flota rusa nunca intentó de nuevo salir a mar abierto. Para diciembre de 1904, las batallas terrestres habían convergido alrededor del propio Port Arthur y la artillería pesada japonesa pronto bombardeó los barcos de guerra rusos que se mantenían dentro de Port Arthur y hundió o averió todos los que se conservaron tras la batalla del mar Amarillo.

Tácticamente, la cuestión es menos clara; para el bando japonés, el objetivo más probable sería la destrucción de la escuadra rusa (o al menos las naves principales) en ese mismo momento, de nuevo sin sufrir demasiadas pérdidas por su parte. Esto no se logró. Si el resultado táctico se considera un empate o una victoria de Rusia depende de lo que fuese el objetivo táctico ruso: causar más daños significativos a los japoneses que viceversa (esto no se logró), o forzar a los japoneses a retirarse mientras que se preservaba la escuadra rusa como una flota con capacidad de operar (esto se logró).

Flota del Báltico

La esperanza rusa de obtener el Control del Mar en el Pacífico se afincó, entonces, en la llegada de la gran flota del Báltico que había dispuesto zarpar el Zar. La flota del Mar Negro no podía atravesar los Dardanelos de acuerdo con los tratados internacionales vigentes.



Ruta flota del Báltico[215]

La fuerza del Báltico debió, una parte, rodear África y la otra atravesar el mar Rojo para arribar al teatro de operaciones del Pacífico noroccidental a la brevedad. Esta flota rusa, al mando del Almirante Rodjetvensky, después de una larga y forzada navegación que duró aproximadamente siete meses, decidió optar por el track más corto para recalar a Vladivostok, su base de destino, ya que durante la navegación había caído Puerto Arturo en manos de los japoneses. Para esto, el Almirante ruso ordenó tomar el paso de Tsushima al Este del Estrecho de Corea arriesgándose a cruzar la posible zona de mayor concentración naval japonesa, al mediodía del 27 de mayo de 1905.

[215] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Tsushima

Batalla de Tsushima (27 mayo 1905)[216][217][218]

La batalla de Tsushima fue un importante combate naval librado entre Rusia y Japón los días 27 y 28 de mayo de 1905 durante la Guerra rusojaponesa (1904-05). Fue la única batalla naval decisiva de la historia en la que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos y la primera batalla naval en la que tuvo un papel crítico el uso de la radiocomunicación. Esta batalla ha sido calificada como «el último suspiro de una vieja era, porque por última vez en la guerra naval los navíos de línea de una flota derrotada se rindieron en alta mar».

Imperio del Japón	Imperio ruso
Comandantes	
Heihachiro Togo Kamimura Hikonojo Dewa Shigeto	Zinovi Rozhestvensky Nikolái Nebogatov Oskar Enkvist

La batalla tuvo lugar en el estrecho de Tsushima que separa la península de Corea del sur del archipiélago japonés. En ella, la flota japonesa dirigida por el almirante Togo Heihachiro destruyó dos tercios de la flota rusa, que estuvo bajo mando del almirante Zinovi Rozhestvensky y que había navegado 18.000 millas náuticas (33.000 km) hasta Extremo Oriente.

La total destrucción de la armada rusa provocó una amarga reacción en la opinión pública del país y obligó a la firma de un tratado de paz en septiembre de 1905.

Antes de la guerra rusojaponesa, los países más ricos habían construido flotas de acorazados con baterías de cañones de calibres mixtos (de 152 mm, 203 mm, 254 mm y 305 mm) con la creencia de que estos buques librarían combates a corta distancia en acciones decisivas de la flota. Sin embargo, la batalla de Tsushima demostró que los acorazados rápidos y armados únicamente con cañones de gran calibre y largo alcance gozaban de una clara ventaja sobre navíos equipados con baterías mixtas.

Tsushima también fue el primer gran enfrentamiento naval en el que jugó un papel decisivo el uso de la comunicación por radio. Aunque ambas flotas contaban con equipos de comunicación inalámbrica, los rusos tuvieron problemas en el empleo de sus radios de fabricación alemana y los japoneses hicieron un uso más efectivo de sus equipos de fabricación nacional.

Vicealmirante Zinovi Petrovich Rozhestvensky

Rozhestvensky contra Togo

La nueva escuadra rusa del Pacífico fue puesta bajo el mando del Rozhestvensky, que tardó meses en reagruparse y dirigirse hasta el estrecho de Corea. Lógicamente, al almirante Togo le dio tiempo a preparar sus barcos, entrenar a sus tripulaciones y dirigirse al encuentro de los rusos, que iban decididos a perpetrar su venganza contra los japoneses con 11 acorazados, nueve destructores, ocho cruceros y varias unidades menores con marinos peor preparados y armados. No podían estos imaginarse que enfrente se encontrarían a 37 torpederos, 27 cruceros, 21 destructores y cuatro acorazados, además de un buen número de unidades auxiliares y artilleros.

Al llegar a Port Arthur y ver que estaba en manos de los japoneses, los rusos decidieron poner rumbo a Vladivostok por el estrecho de Tsushima, que era la ruta más corta. Lo que no sabía Rozhestvensky es que Togo y su poderosa flota le esperaban al otro lado. Tampoco sabía que el nipón era el único almirante del mundo en activo con experiencia de combate con acorazados, que fueron los verdaderos protagonistas de esta histórica batalla. Un dato más que auguraba un final

---

216 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Tsushima

217 https://www.abc.es/historia/abci-exterminio-rusos-tsushima-batalla-naval-mas-terrible-historia-desde-trafalgar-202002180008_noticia.html

218 https://www.labrujulaverde.com/2018/12/tsushima-la-batalla-naval-mas-grande-e-importante-desde-trafalgar

espantoso para los europeos, algunos de cuyos barcos, sistemas de comunicaciones y torpedos estaban obsoletos y funcionaban precariamente. Aquello parecía un suicidio.

Togo y su tripulación en la cubierta del Mikasa. Pintura de Tojo Shotaro (1906).

El 26 de mayo de 1905, la escuadra rusa fue descubierta por el crucero auxiliar nipón Shinano Maru, en plena noche y a pesar de la niebla, gracias a las luces del barco-hospital Orel, que navegaba con ellas encendidas tal y como exigía la legislación internacional. Utilizando los modernos equipos de radio japoneses, Togo pronto recibió la ubicación exacta del enemigo.

Cañón del crucero armado Nusshin explotó hiriendo, entre otros, a Isoroku Yamamoto

A bordo del acorazado Mikasa, el almirante partió a toda velocidad para interceptarlo en compañía de cuatro divisiones que tenían, en total, cuarenta naves. Al mando de cada una de ellas había un oficial de menor rango, como era el caso de Isoroku Yamamoto, el mismo que casi cuatro décadas después vencería en Pearl Harbor a los americanos durante la Segunda Guerra Mundial.

La arenga de Togo

Togo levantó el ánimo de sus marinos pronunciando una arenga muy parecida a la que Nelson había dado antes de la batalla de Trafalgar: «El destino del imperio depende del resultado de esta batalla; que cada hombre cumpla con su deber supremo». Y a las 14.15 avanzó hasta cruzarse delante de la línea rusa para disparar sus cañones a toda discreción, de manera que estos solo pudieron responder con las piezas de proa, en clara desventaja.

La batalla

La flota rusa fue avistada cuando dos buques-hospital rezagados, que navegaban con sus luces encendidas, fueron descubiertos por un crucero de la flota japonesa. Los rusos navegaron del sursuroeste a nornoreste; la flota japonesa venía del oeste-noreste.

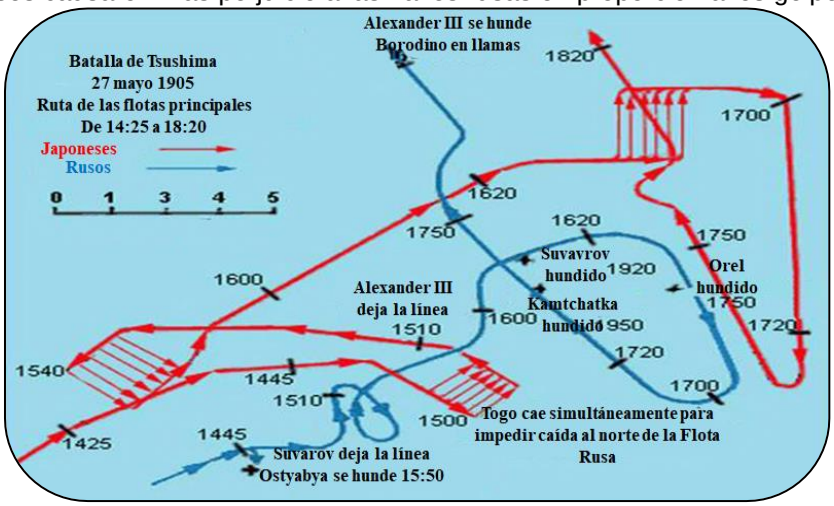
Para evitar que toda la batalla se redujera a un intercambio de fuego, el almirante Togo ordenó a la flota virar en secuencia, lo que permitió a sus barcos tomar el mismo curso que los rusos, y a pesar de que arriesgó cada uno de sus acorazados en esta vuelta en "U", el viraje tuvo éxito y pudo ponerse en línea de T (lo que técnicamente se denomina *cruzar la T*).

Fuerzas en combate	
Armada Imperial Japonesa	**Armada Imperial Rusa**
• **4 acorazados** • **27 cruceros** • **21 destructores** • **37 torpederos, cañoneros y buques auxiliares**	• **11 acorazados** • **8 cruceros** • **9 destructores** • **buques auxiliares**

Las dos líneas de acorazados estabilizaron su distancia en 6200 metros y abrieron fuego. La flota japonesa había practicado los disparos de artillería continuamente desde el principio de la guerra, usando un calibre secundario y los adaptadores para su cañón.

Los japoneses tenían artilleros superiores y por ello su fuego golpeó y machacó a los rusos con una frecuencia superior. Además, los japoneses utilizaron una diversa combinación de explosivo, llamada *shimose* («melinita»), que fue diseñada para estallar al contacto y para arruinar la parte superior de las naves.

Los materiales de las naves rusas eran más fragmentables e inflamables que las superestructuras japonesas, por lo que el daño sumado fue mayor. A su vez, los rusos emplearon tiros redondos perforantes de blindaje. A pesar de que los rusos hicieron blanco 16 veces en el *Mikasa*, los golpes japoneses causaron más perjuicio a las naves rusas en proporción a los golpes rusos.



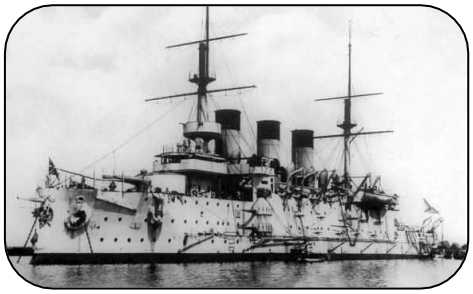
Debido al largo viaje de la flota rusa a través de las aguas tropicales y a la falta de carenado, los fondos de sus buques de guerra estaban cubiertos con incrustaciones de fauna y flora marina, lo que los hacía más pesados y reducía perceptiblemente su velocidad con respecto a los japoneses.

En maniobras navales de batalla, la velocidad puede ofrecer una ventaja significativa cuando se combina con el fuego de artillería de gran calibre. Mientras que las naves japonesas podían alcanzar 16 nudos, la flota de los rusos podía alcanzar solamente 8 nudos.

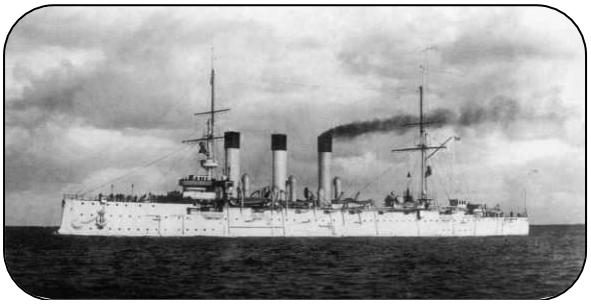
El almirante Togo hizo uso de esta ventaja. El almirante Rozhestvensky, por su parte, quedó herido por un fragmento de proyectil que le golpeó en el cráneo. El 27 de mayo, la flota rusa perdió el acorazado buque insignia *Kniaz Suvórov* y los acorazados *Oslyabya*, *Zar Aleksandr III* y *Borodín*. La flota japonesa sufrió solamente daños ligeros, sobre todo en el buque *Mikasa*. Por la tarde, el contraalmirante Nebogatov tomó el comando en el lado ruso.

En la noche, buques torpederos y destructores japoneses fueron lanzados contra la flota rusa, que para entonces había sido dispersada en pequeños grupos, intentando romper hacia el norte. El viejo acorazado ruso *Navarín* fue hundido, mientras que el acorazado *Sisói Veliki* y dos viejos cruceros armados, el *Almirante Najímov* y el *Vladímir Monómaco*, fueron dañados y tuvieron que ser echados a pique por la mañana.

La destrucción del poderío naval ruso



Acorazado Oslyabya



Crucero Aurora en 1903

Otros cuatro acorazados a las órdenes del contralmirante Nebogatov fueron obligados a entregarse al día siguiente. Su grupo consistía solamente en un acorazado moderno, el *Oriol*, junto con el viejo acorazado *Zar Nicolás I* y dos pequeños acorazados costeros, que no tenían ninguna oportunidad contra la flota japonesa. Los japoneses persiguieron a las naves rusas hasta la tarde del 28 de mayo.

El pequeño acorazado costero *Almirante Ushakov* no se entregó y fue hundido por los cruceros japoneses. El viejo crucero *Dmitri Donskói* luchó contra seis cruceros enemigos y sobrevivió hasta el día siguiente, cuando fue echado a pique debido al daño sufrido. Tres cruceros, incluyendo el *Aurora*, escaparon a la base naval de Estados Unidos en Manila y fueron internados allí por los norteamericanos. El yate armado rápido *Almaz* (clasificado como crucero de segunda fila) y dos destructores fueron las únicas embarcaciones que pudieron alcanzar Vladivostok.

Casi toda la flota rusa del Báltico se perdió en la batalla de Tsushima. Los japoneses solamente perdieron tres botes torpederos (los números 34, 35 y 69).

Bajas	
Pérdidas humanas:	
117 muertos 583 heridos	4.380 muertos 5.917 heridos
Pérdidas materiales:	
3 torpederos hundidos	21 buques hundidos 7 buques capturados 6 buques inutilizados

Consecuencias de la batalla

Los japoneses no se imaginaron la repercusión que iba a acarrear este triunfo para la historia futura de Japón. Las consecuencias inmediatas de esta batalla fueron el establecimiento de la supremacía japonesa sobre Corea y Manchuria, la pérdida de Port Arthur para los rusos y el aislamiento de Vladivostok como puerto militar, que quedó a merced de los japoneses. La eliminación casi total de la Armada rusa y el descrédito en que cayó el zar Nicolás II contribuyeron a la caída del régimen zarista en Rusia en 1917.

El almirante Togo fue elevado a la categoría de héroe nacional y colmado de honores por el emperador.

La guerra rusojaponesa fue la primera victoria asiática en una guerra moderna contra una potencia blanca y la batalla naval de Tsushima, la única decisiva de la historia en la que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos. También la primera en la que el uso de la radiocomunicación tuvo un papel crítico. «El último suspiro de una vieja era, puesto que por última vez en la guerra naval los navíos de línea de una flota derrotada se rindieron en alta mar», escribió el historiador británico David Brown en «Warship Losses of World War Two» (Arms and Armor Press, 1990

Consecuencias a largo plazo

- El resultado de esta batalla fue que Japón, después de esta victoria, pasó a ser una temida potencia naval de primer orden, rivalizando con Gran Bretaña y Alemania, y compitiendo con EE. UU.
- Asimismo, reforzó el concepto del acorazado como arma principal en el mar, que prevaleció durante los años siguientes y que influyó enormemente en la ingeniería naval mundial de ese periodo. Fueron los mismos japoneses, treinta y seis años más tarde, con el ataque a Pearl Harbor, quienes acabaron con esta idea de importancia primordial del acorazado en la guerra marítima.
- Los japoneses, henchidos del llamado «mal de victoria», se enfrascaron en potenciar aún más la Armada Imperial Japonesa. Encargaron para empezar el primero de los cruceros de batalla clase Kongo en los astilleros británicos de Vickers, para luego realizar ellos mismos en el Japón los otros tres barcos de su clase. Crearon posteriormente los impresionantes acorazados de las clases Fuso, Ise y Nagato, para terminar en los formidables de la clase Yamato, que resultaron ser eficientes unidades, aún más avanzadas que sus contemporáneas. Aunque limitado por el Tratado Naval de Washington de 1922, el Japón pronto sobrepasó los límites impuestos. No hubo en el mundo otra nación que igualase a la ingeniería naval japonesa de la década de 1930 en cuanto a diseño de buques de guerra.

El Tratado de Portsmouth, firmado a instancias del presidente Theodore Roosevelt, puso fin a la guerra. Rusia tuvo que reconocer la preeminencia de Japón en Corea y ceder la Península de Liadong (renunciando a Port Arthur), además de parte de la isla de Sajalín; también perdió el ferrocarril manchuriano, ya que se pactó devolver Manchuria a China. Curiosamente, no se satisfizo la demanda japonesa de una indemnización, por lo que los gastos del conflicto pusieron a su Armada al borde del colapso.

Como se puede deducir, la derrota supuso una hecatombe para los rusos en general y para el desacreditado zarismo en particular, asentando los cimientos de su posterior caída. De momento, se incrementaron las huelgas populares y en octubre se produjo el famoso motín del *Potemkin*. La mala imagen que dejaron sus fuerzas armadas fue uno de los factores que animaron al Imperio Alemán a ir a la guerra en 1914, en la misma medida que Japón se envalentonó para desarrollar un régimen militarista y expansionista en los años siguientes; al fin y al cabo, era la primera vez que un país asiático se imponía a otro europeo y se aupaba a la sexta posición como potencia naval.

En el plano militar, la victoria japonesa causó tanta impresión como siete años antes la estadounidense ante la española y se dijo que la Batalla de Tsushima había sido el evento naval más grande e importante desde Trafalgar, de ahí que tanto en Gran Bretaña como Alemania se impusiera dar prioridad a la construcción de acorazados, a los que además se dotaba de gran velocidad y

armaba con cañones de calibre único (la clase *Dreadnought*). Siguiendo el ejemplo de 1905, se consideraba que serían fundamentales para decidir las contiendas, pero la Batalla de Jutlandia, a comienzos de la Segunda Guerra Mundial, demostró que no sería así.

«No hay nada de qué avergonzarse»

La mesa de negociación del Tratado de Portsmouth

Mientras estaba en un hospital japonés recuperándose de sus heridas, Rozhestvensky fue visitado por Togo, que le dijo amablemente: «La derrota es un destino común del soldado. No hay nada de qué avergonzarse en ello. El punto clave es si hemos cumplido con nuestro deber». Pero cuando volvió a Rusia, este almirante fue sometido a un consejo de guerra y hasta se pidió para él la pena de muerte, aunque el zar le indultó al haber caído herido y no ser responsable de la rendición. Murió de un ataque al corazón solo y olvidado cuatro años después en su casa de San Petersburgo, el día de año nuevo de 1909. El verdadero responsable de la rendición fue Nebogatov, que pasó varios años en prisión antes de ser también perdonado.

Togo, por su parte, se convirtió en un héroe popular al que todo el mundo reconocía en Japón. Murió justo antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, tras pasar más de 30 años de su vida siendo considerado una figura indiscutible de la historia de su país. Esto se debe en parte a que, con su victoria, el almirante marcó un antes y un después en la mentalidad de los japoneses, puesto que le insufló una enorme cantidad de orgullo nacional que significó el inicio de su hegemonía en Asia Oriental hasta 1945.

Comentarios

Desde el punto de vista naval la batalla de Tsushima demostró la importancia de los buques acorazados de gran tonelaje y la necesidad de contar cada vez con mayores calibres.
Los japoneses tenían una fuerza homogénea y emplearon una táctica coherente, manteniendo siempre la iniciativa bajo la conducción del Almirante Togo o Kamimura cuando fue necesario, al igual que Nelson y Collingwood en Trafalgar.
Los ataques de torpedos se demostraron ineficientes al obtenerse solo un 7% de impactos en más de 100 lanzamientos, validando su uso sólo para operaciones diurnas y a muy corta distancia, como en el caso del hundimiento del “Blanco” en Caldera.
Como lección para las grandes potencias Roosevelt rescató para los EE. UU. la enseñanza de no mantener divididas sus grandes flotas en puntos opuestos del globo como le ocurrió a Rusia que siempre estuvo en desventaja frente a Japón, pese a que sus fuerzas navales eran superiores.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulo LXVI.
- “The United States and World Sea Power.” Capítulos 25.
- The Russo - Japanese War 1904-1905. Geoffrey Jukes. 2002 Osprey Publishing Ltd.
- Tsushima 1905, Death of a Russian Fleet. Mark Lardas. 2018 Osprey Publishing Ltd

Enlaces de Interés

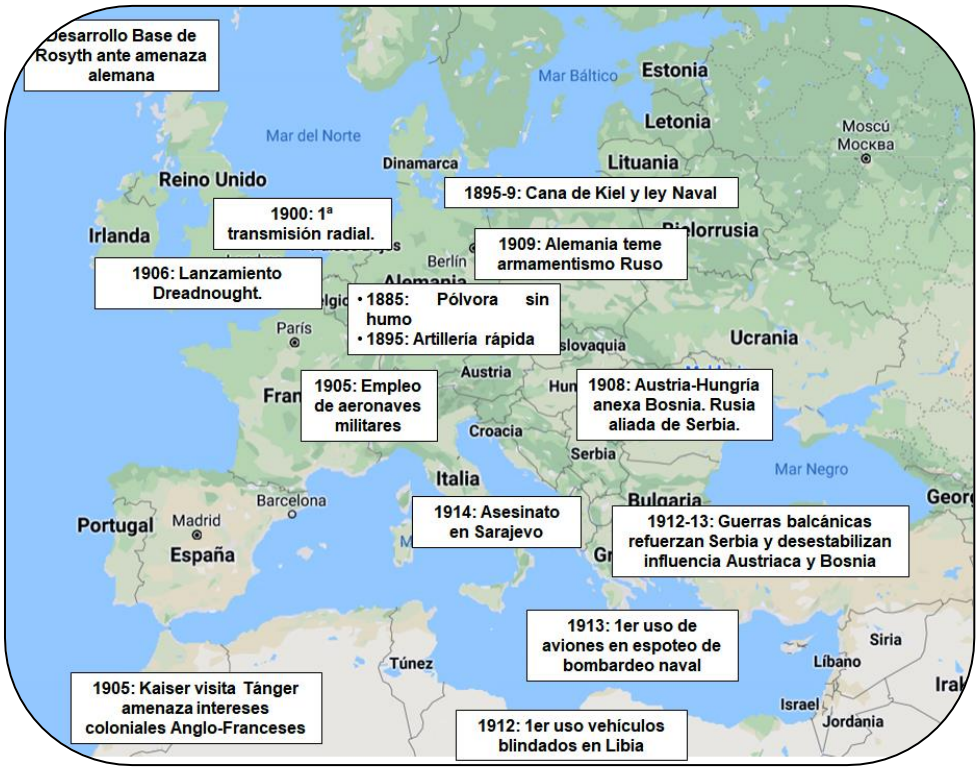
- Tsushima: https://www.youtube.com/watch?v=g5Gy8-vT4-8&t=275s

CAPÍTULO 11 Iª GUERRA MUNDIAL[219].

SITUACIÓN HISTÓRICA

El período de paz existente en Europa entre 1871 y 1914, después de la guerra franco-prusiana, escondía el conflicto generado entre potencias que se modernizaban aceleradamente y cuyos modelos de sociedad habrían de chocar violentamente en dos grandes conflagraciones mundiales. En 1913 se hallaba en formación el gran Estado eslavo de Serbia, al Sur de Austria, país que ya había anexado a Bosnia-Herzegovina. El pretexto para invadir Serbia lo tuvo Austria cuando el 28 de junio de 19l4 fue asesinado su heredero al trono en una calle de Sarajevo por un estudiante bosnio. Rusia no podía dejar que se aplastara un país eslavo y se vio obligada a intervenir en la guerra. El 1 de agosto Alemania le declaraba la guerra a Rusia y dos días más tarde a Francia. Como Alemania invadió Bélgica, Gran Bretaña, como su aliada, ingresa al conflicto por el lado de Francia.

Visión General



Hitos de desarrollo previos a la I Guerra Mundial

Esta guerra tomó caracteres mundiales ya que el escenario de las acciones eran la Europa occidental y la oriental, amén de las respectivas colonias en el Norte de África. En un bando quedaron Alemania, Austria, y posteriormente Turquía; en el otro Inglaterra, Francia, Bélgica, Bosnia, Rusia y curiosamente Japón por intereses comunes con Inglaterra.

La Iª Guerra Mundial puede sintetizarse en la guerra de trincheras que inmovilizó los frentes en 1914; el ingreso de Rumania, Italia y EE. UU. como aliados de las potencias liberales, así como la derrota de Rumania y Rusia entre 1915 y 1918; y finalmente la derrota de Alemania que terminó luchando sola en 1918, debido a la derrota de Austria y el abandono de Hungría.

Al principio de la guerra se pensó que ésta duraría poco ya que Alemania era superior a Francia, y Rusia demoraría en movilizarse. Pero la resistencia belga al paso sorpresivo de Alemania por su territorio y la reacción rusa, más rápida de lo esperado cambió esta impresión.

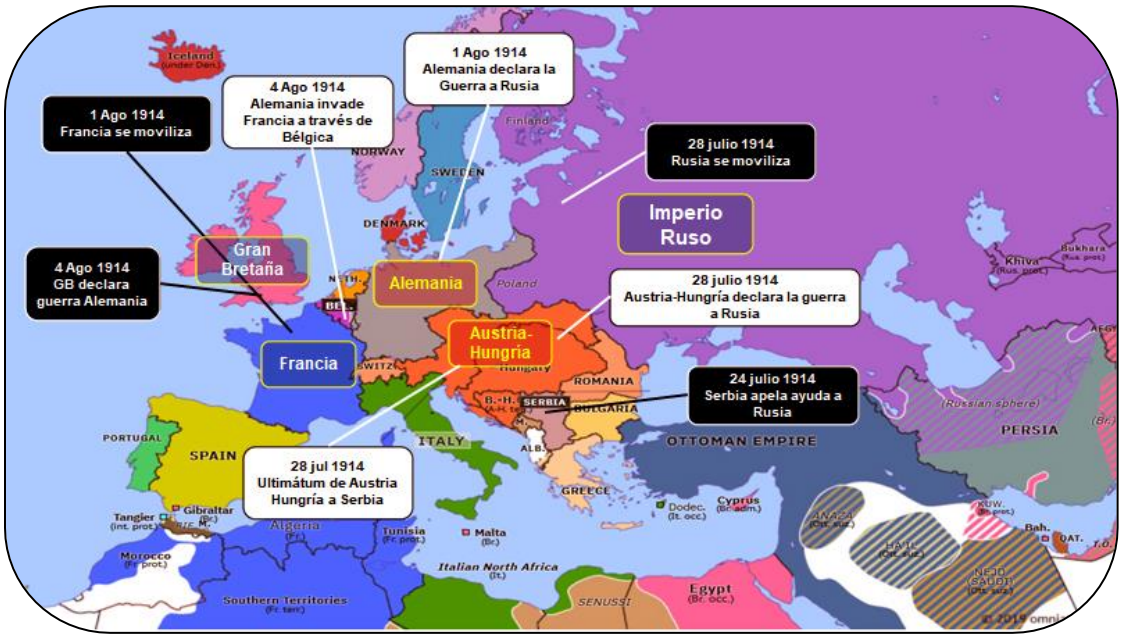
La primera gran Batalla de las Fronteras (20-23 agosto1914) le dio a Alemania todo el Norte de Francia; sin embargo, la Batalla del Marne (5-12 septiembre. 1914) provocó el repliegue alemán

[219] Capítulo tiene entre otras referencias, apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

sobre el Aisne y la Batalla de Iser (20 octubre- l3 noviembre 1914) produjo el atrincheramiento en el frente occidental de Alemania. En el frente oriental, Rusia fue detenida por el general Hindenburg en Tannenberg (26-30 agosto1914) y en los lagos Mazurianos.

Alemania y sus aliados conquistan Polonia y Serbia (octubre y diciembre 1915). En 1916 Portugal y Rumania entran a la guerra a favor de Gran Bretaña, siendo esta última derrotada.

Alemania apoyó la revolución comunista que dejó nueva URSS (Unión de Repúblicas Socialista Soviéticas) fuera de la guerra (l5 diciembre 1917). La última etapa de la guerra la ocupa la Gran Batalla de Francia (21 marzo al 11 noviembre 1918) en la que una ofensiva alemana, aliviada del frente oriental, fue contenida y la contraofensiva aliada con la participación de EE. UU. decidió la suerte de la guerra en la 2ª Batalla del Marne (l8 julio 1918).



Europa 1914[220]

La dinámica de la guerra terrestre se caracterizó, a contar de 1917, por el empleo de artillería móvil, ametralladoras, granadas tóxicas, tanques y aeroplanos. El mando aliado terrestre unificado en el general Foch derrotó a Bulgaria (29 septiembre. 1918) y a Turquía (30 octubre1918). Austria-Hungría abandonó la lucha (03 noviembre 1918) y Alemania se vio forzada a firmar un armisticio el 11 de noviembre en que se le obligaba a entregar armamentos y territorios.

El reordenamiento de fronteras, creación de países y condiciones impuestas a Alemania en el Tratado de Versalles (28 junio 1919) resultó ser una bomba de tiempo que habría de provocar el estallido de la IIa Guerra Mundial y el resurgimiento actual de nacionalidades que está conformando la vieja Europa después de la caída de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviética.

Resumen de Operaciones Navales

En el aspecto naval, después de la persecución del "Goeben" y el "Breslau" en el Mediterráneo (4-13 agosto 1914) y la acción de Heligoland Bight (28 agosto1914), los alemanes derrotaron a los ingleses en el Combate de Coronel (01 noviembre 1914) y fueron derrotados después por los ingleses en el combate de las Falklands (08 diciembre 1914).

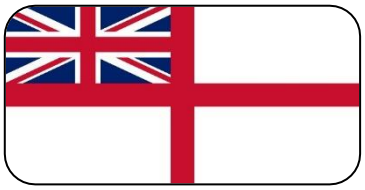
Bandera Marina Imperial alemana

En la guerra de corso se destacaron los cruceros alemanes "Emden" y "Königsberg", hundidos en Australia y África respectivamente. El encuentro de Dogger Bank entre cruceros alemanes e ingleses (24 enero 1915) antecedió al fracasado intento de invasión por

[220] https://omniatlas.com/maps/europe/19140804/

medio de operaciones anfibias de los aliados de Inglaterra en contra de los turcos y alemanes en los Dardanelos (febrero 1915 a enero 1916). La mayor actividad naval de ese año se materializó con la Batalla de Jutlandia gran parte de la flota británica y el total de la alemana y los ataques de lanchas rápidas italianas (vedettes) a Austria.

En 1917 Alemania, con su flota encerrada en el Báltico, declaró una zona de guerra submarina en torno a Inglaterra. El incidente del mercante "Lusitania", en 1915, y la acción submarina sin restricciones que declaró Alemania, dos años después, hicieron que Estados Unidos ingresara a la guerra.



Bandera Armada Real

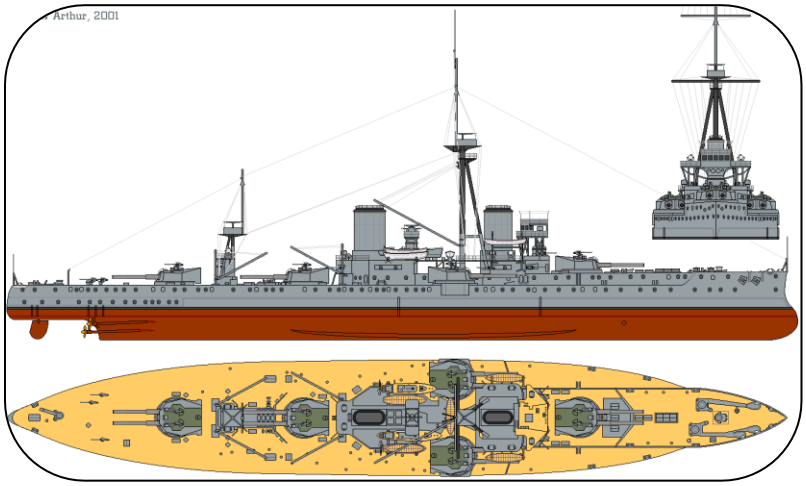
La posición estratégica de Inglaterra en el Mar del Norte y la superioridad de su poder naval le permitieron impedir la salida de la flota alemana hacia el Atlántico, mientras los alemanes convertían el Mar Báltico en un lago protegido por minas y submarinos.

Al iniciarse la guerra las principales unidades navales de Gran Bretaña y Alemania eran[221]:

	Acorazado (BB)	Crucero de Batalla (CB)	Crucero	Destructor (DD).	Submarino (SS)	Total
Gran Bretaña	20	4	21	42	97	184
Alemania	13	3	17	88	45	166

Avances Tecnológicos

En 1906 el acorazado pasó a ser la pieza vital de las flotas más importantes del mundo. El Almirantazgo británico ordenó construir en secreto el acorazado (BB) tipo Dreadnought cuyas 5 torres dobles de 12" lo hacían 2,5 veces más poderoso que sus antecesores; desplazaba 17.900 toneladas y desarrollaba 21,5 nudos. Gran Bretaña tenía 10 unidades de ese tipo y Alemania llegó a contar con 8 de menor poder. Los británicos también construyeron cruceros de batalla de 17.250 toneladas y 27 nudos. Estados Unidos construyó por esa fecha el "Pennsylvania" de 31.000 toneladas.



HMS Dreadnought[222]

El blindaje de los buques suscitó la competencia entre los países productores de acero siendo los mejores los de la Krupp alemana. Los proyectiles fueron aumentando también los calibres y mejores propelentes les dieron un mayor alcance y capacidad de penetración.

Los destructores (DD), nacidos como cazatorpederos, alcanzaban 27 a 30 nudos los británicos y 32 los norteamericanos. Su uso táctico generalizado se produjo al emplearlos como buques cortina de los buques capitales (acorazados y cruceros). Aún no se les consideraba para la guerra A/S.

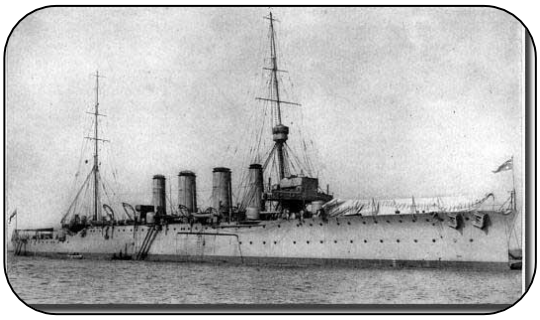
---

[221] **Nota:** La cantidad de unidades que se indica en el cuadro varía entre las publicaciones consultadas, posiblemente debido a que los datos pueden estar referidos a diferentes momentos del desarrollo de la guerra.

[222] https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:HMS_Dreadnought_(1911)_profile_drawing.png

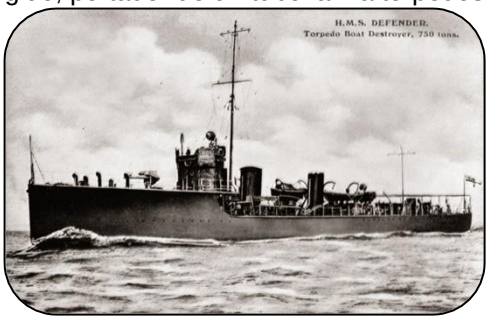
Los torpedos contaban con estabilización giroscópica y sistemas de propulsión que aumentaron su precisión y alcance, pero siempre limitados en su capacidad de ataque a los buques capitales por la protección de las cortinas.

HMS Hood (CB)[223]

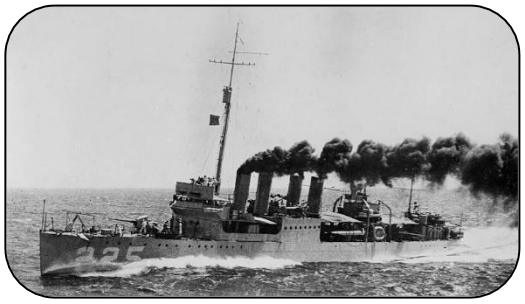


HMAS Sydney (Crucero)[224]

Los franceses habían botado al agua, en 1888, el primer sumergible para una armada, los Estados Unidos hicieron lo propio en 1900 con el Holland de 18 metros de eslora y 74 toneladas sumergido, portador de un tubo lanza torpedos y 3 recargas.

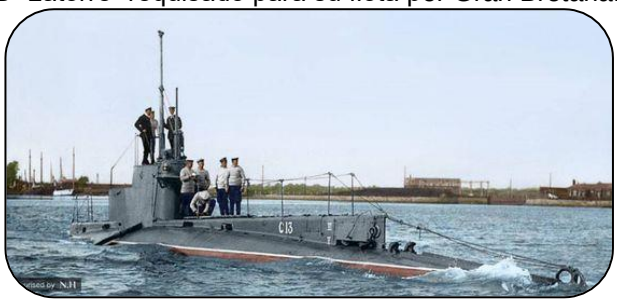


HMS Defender (DD)[225]



USS Pope (DD)[226]

En 1905 Gran Bretaña ordenaba la construcción de 5 unidades submarinas, las que para 1914 eran ya mayores de 500 toneladas, podían navegar sin problemas bajo el agua gracias al girocompás (1908) y usaban el motor diésel inventado por los alemanes (1909); al inicio de la Primera Guerra Mundial Gran Bretaña tenía 97, Alemania 45, Francia 86 y EE. UU. 49. Después de la guerra 6 submarinos tipo Holland llegaron a Chile a modo de compensación por la demora en la entrega del BB “Latorre” requisado para su flota por Gran Bretaña.



SS Clase “C” Británico[227]

U-106 Alemán[228]

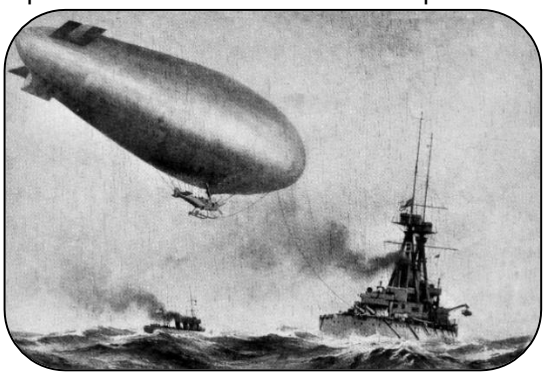
El control de fuego sólo había sido desarrollado para los buques capitales, así la distancia media de combate hasta entonces de 6.000 yardas aumentó a 20.000.

[223] https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Hood_(51)
[224] https://vwma.org.au/explore/units/18
[225] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Defender_(1911)
[226] https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Pope_(DD-225)
[227] https://ar.pinterest.com/pin/477663104213421405/
[228] https://naval-encyclopedia.com/ww1/germany/submarines

Destaca también en esta guerra la aparición del aeroplano. En 1911, Eugene Ely [229] piloto de Estados Unidos realizó despegues exitosos desde una plataforma flotante y aterrizajes en una improvisada cubierta de vuelo y en 1912 otro era catapultado con el fin de lanzar un torpedo. Antes de la Guerra Mundial Gran Bretaña tenía 100 aeronaves y Alemania 500; uno de los pilotos de esta última había logrado volar durante 16 horas y 20 minutos.

En esta evolución de los sistemas de armas debe considerarse a los dirigibles alemanes, concebidos inicialmente como los futuros acorazados de las batallas aéreas.

Los avances en los conocimientos aplicados a la química, metalurgia, hidráulica y electricidad permitieron resolver una serie de problemas navales perfeccionando equipos y sistemas.



Dirigible remolcado por buque británico

HMS Malaya y Avión Naval[230]

En 1900 los equipos de telecomunicaciones Marconi ya estaban instalados en los buques británicos -a Chile llegaron en 1904- y se probaron con éxito en la guerra rusojaponesa. Entre otros ingenios para la guerra hay que mencionar la carga de profundidad, los equipos de escucha hidrofónica y las minas con antena; el portaaviones sólo iba a aparecer en la próxima década.

En lo referido al personal naval, todo este avance tecnológico trajo consigo la necesidad de una educación técnico profesional para la gente de mar y de nivel de ingenieros para la oficialidad.

[229] Eugene Ely realizó el primer despegue de una aeronave de ala fija desde una nave de guerra desde el USS Birmingham el **14 de noviembre de 1910**.

[230] https://www.shipsnostalgia.com/threads/queen-elizabeth-class-battleship-hms-malaya.302751/

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos LXVII y LXVIII.
- United States Naval Academy. “The United States and World Sea Power.” New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 464 a 475.
- A Naval History of World War I. Paul G. Halpern. 1994. by the United States Naval Institute, Annapolis, Maryland.
- Breve historia de la I Guerra Mundial. Álvaro Lozano Cutanda. ePub r1.0, JeSsE 28.10.13. espaebook.com
- The Great War at Sea. Lawrence Sondhaus. 2014. University Printing House, Cambridge

Enlaces de Interés

- Submarinos antes 1ª Guerra Mundial: https://www.youtube.com/watch?v=W9cxQh773fI

CAPÍTULO 12 OPERACIONES NAVALES DE 1914 A ENERO 1915.

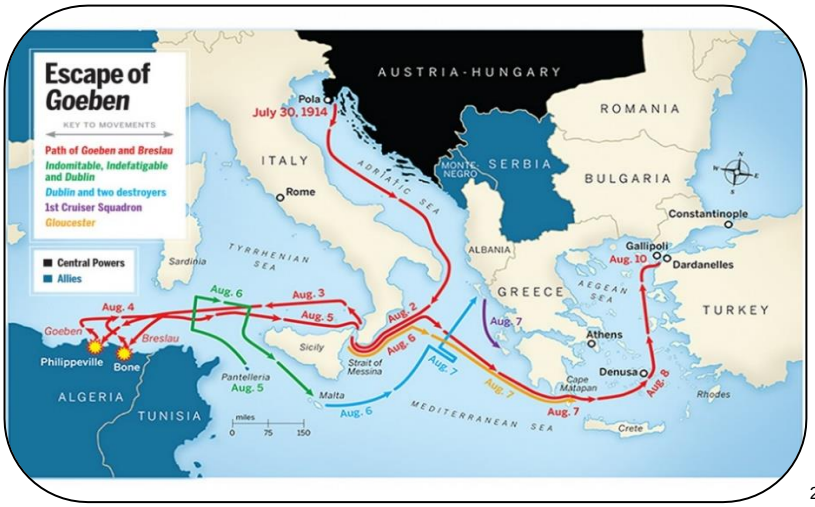
Contenido: Ataque a LCM en el Mediterráneo. La trampa de Heligoland Bihgt. Combate de coronel. Combate de las Falklands. Corsarios de superficie alemanes. Combate de Dogger Bank.[231]

Situación Histórica

Las operaciones navales de la primera etapa de la Guerra Mundial se caracterizaron por ocurrir en varios teatros de operaciones y sus resultados, sin ser decisivos, fueron limitando el accionar de las unidades de superficie alemanas al Mar Báltico por el resto de la guerra con la sola excepción de la Batalla naval de Jutlandia en 1916.

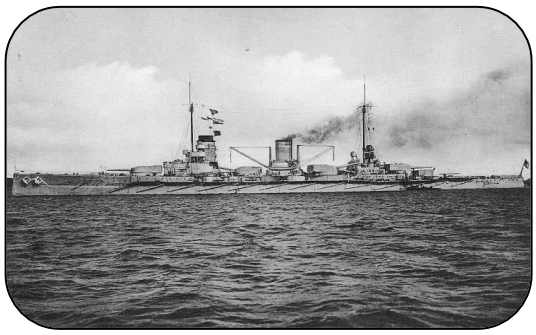
PRIMERAS OPERACIONES NAVALES

Ataque a las LCM francesas en el Mediterráneo

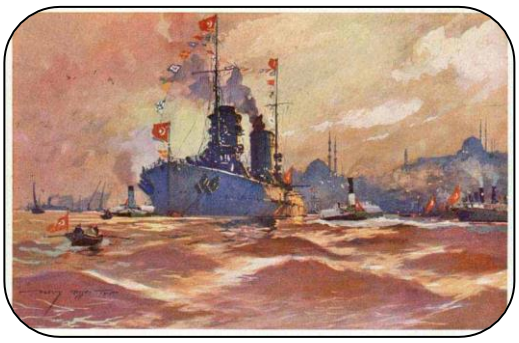


232

El 30 de julio 1914, zarparon de Pola en demanda del norte de África el crucero de batalla (CB) “Goeben” y el crucero ligero (CL) “Breslau”, al mando del Almirante alemán Souchon. El 4 de agosto de 1914 bombardearon con los terminales marítimos franceses de Phillipville y Bona en Argelia sin causar graves daños.



SMS Goeben[233]



SMS Breslau con bandera turca

Posteriormente se les ordenó dirigirse a Constantinopla, aprovechando el tratado secreto de cooperación turco-alemán. En el teatro del Mediterráneo, a través del cual circulaba un comercio marítimo británico de 625 millones de libras esterlinas, el Almirante inglés Milne (3 CB, 3 cruceros blindados, 4 cruceros ligeros (CL) y 14 destructores (DD)) debía lograr 3 objetivos diferentes: evitar

[231] Capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

[232] https://mapsontheweb.zoom-maps.com/post/184480128051/map-of-pursuit-and-escape-of-german-warships

[233] https://br.pinterest.com/pin/533043305884195023/

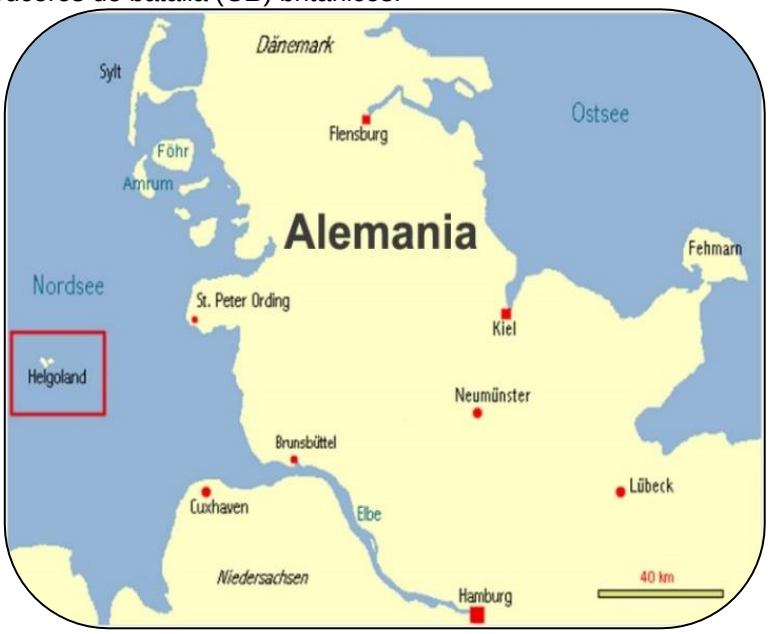
el ataque alemán a los transportes de tropas franceses, evitar que los cruceros alemanes escaparan hacia el este y no vulnerar la neutralidad italiana manteniéndose fuera de sus aguas.

Esta situación fue muy bien aprovechada por los buques alemanes que entre el 4 y el 10 de agosto pudieron eludir la persecución inglesa para integrarse a la flota turca el 13 del mismo mes y en octubre operaron en contra de Odessa y Novorossijsk en el Mar Negro en contra de los rusos.

La Trampa de Heligoland Bight (1914)[234][235][236]

En 1890 Inglaterra había intercambiado una de sus islas (Heligoland Bight), de apenas una milla de largo, en el Mar del Norte por la isla de Zanzíbar (este de África) con Alemania, sin prever la enorme importancia que tendría para esta potencia una vez artillada.

Iniciada la 1ª Guerra Mundial, se estableció como complemento a la vigilancia que aportaba la isla una rígida rutina diaria de patrullaje alemán con cruceros y destructores (**DD**) en la cercanía para dar seguridad a sus bases navales. Los submarinos ingleses evidenciaron la secuencia del patrullaje y el Comodoro Keyes ideó una trampa para atraer varios cruceros ligeros (**CL**) alemanes hacia el área controlada por los cruceros de batalla (**CB**) británicos.



La batalla de la bahía de Heligoland fue la primera batalla naval de la Primera Guerra Mundial, librada el 28 agosto 1914 entre las armadas del Reino Unido y Alemania. La batalla tuvo lugar al sureste del Mar del Norte, cuando los británicos atacaron a patrullas alemanas frente a la costa noroeste de Alemania.

La Flota de Alta Mar alemana permaneció a refugio en la costa norte de su país mientras que la Gran Flota británica se mantuvo en el Mar del Norte septentrional. Ambos bandos se enfrentaron en diversas incursiones a gran distancia con cruceros y CB, mientras que los DD realizaban reconocimientos cercanos en la zona cercana de la costa germana, en la bahía de Heligoland. Los británicos elaboraron un plan para emboscar a los DD alemanes en una de sus patrullas diarias, para lo cual enviaron una flotilla de 31 DD y dos cruceros bajo mando del comodoro Reginald Tyrwhitt, acompañada por los submarinos dirigidos por el comodoro Roger Keyes. Tenían al apoyo lejano de otros 6 CL comandados por William Goodenough y de 5 CB bajo mando del vicealmirante David Beatty.

El propio Keyes, el 28 agosto 1914, sirvió de señuelo con dos **DD**, mientras otros 33 operaban hacia el NW; más lejos se hallaban 6 **CL** al mando del Comodoro Goodenough y 5 **CB** bajo el mando del Almirante Beatty.

La superioridad británica en el área era considerable. Allí se encontraba Wilhelmshaven, la base de la Kriegsmarine en el mar del Norte. El contralmirante Franz von Hipper comandaba el dispositivo de vigilancia de la bahía de Heligoland, una fuerza de 9 DD y 3 CL que navegaban dispersos por la bahía, atentos a una posible incursión enemiga contra Wilhemshaven.

Los submarinos (SS) británicos exploraban impunemente la costa alemana, en un tiempo en que la detección antisubmarina no estaba desarrollada, y se percataron de un fallo en el sistema de

234 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_bah%C3%ADa_de_Heligoland_(1914)
235 https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6790585
236 https://elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos3/la-primera-guerra-mundial/1540-la-batalla-de-heligoland-1914

vigilancia de Hipper. Los buques estaban demasiado dispersos en la bahía, no podrían apoyarse entre sí en caso de ataque, y navegaban demasiado alejados de la base como para recibir apoyo de esta antes de ser destruidos.

Isla de Helgoland o Heligoland[237]

Parecía factible enviar una escuadra de superficie, atacarlos y regresar velozmente a Inglaterra sin entrar en combate con el grueso de la flota alemana. Los navíos de vigilancia de Hipper, en vez de servir de alerta ante una ofensiva naval, eran una presa tan tentadora que se convirtieron en el objetivo de esa ofensiva.

El Plan

El almirantazgo británico elaboró un ingenioso plan: una fuerza rápida de 29 DD y 2 CL, al mando del comodoro Reginald Tyrwhitt penetraría de noche en la bahía de Heligoland, por el norte. Se colocarían sigilosamente entre los buques de vigilancia y la base de Wilhelmshaven, y al amanecer harían un barrido hacia el oeste atacando a los buques de vigilancia que fueran encontrando. Como los navíos de Tyrwhitt eran más rápidos y con mayor potencia de fuego que los de Hipper, y además avanzarían agrupados, apoyándose unos a otros, era presumible que las unidades de vigilancia de la base alemana tendrían serios problemas.

Wilhelmshaven

Además, Wilhelmshaven tenía una particularidad que jugaría a favor de los británicos. A la entrada del puerto había una barra arenosa que hacía que los buques de gran calado sólo pudieran entrar o salir de la base con la marea alta.

[237] https://centenarioprimeraguerramundial.wordpress.com/2014/08/28/batalla-de-heligoland-28-de-agosto-de-1914/

Como el ataque de Tyrwhitt se produciría al amanecer, con marea baja, los BB y CB alemanes no podrían zarpar para enfrentarse a los británicos.

Los destructores de Hipper solo podrían ser socorridos por CL. Y para hacer frente a estos, los británicos enviarían una segunda escuadra al mando del vicealmirante David Beatty, 2 Cruceros de combate[238] (Invincible y New Zealand), 3 CB (Lion, Queen Mary y Princess Royal), 6 CL y 2 DD. Esta fuerza daría cobertura a la de Tyrwhitt, se mantendría a 50 millas mar adentro y se internaría en la bahía si era necesario para hacer frente a cualquier unidad que partiera de Wilhelmshaven.

Hundimiento del crucero alemán Mainz desde un buque británico

En esta acción, que obedece a las características de un Maniobra Estratégica, se usaron las Condiciones del Campo Táctico, neblina, para limitar el alcance de la artillería de la isla y la marea, ya que las unidades mayores alemanas sólo podían zarpar de la Bahía de Jade con marea alta.

La batalla

Los alemanes cayeron en la celada al hacer zarpar 19 **DD** y 2 **CL**, detrás de los cuales se encontraban operando 5 **CL** y a 60 millas 6 de sus **CB**.

En la primera fase de la acción táctica los DD británicos hundieron al DD alemán V-187, lo que provocó la irrupción de los CL alemanes y la orden de reunión para los CB.

Pero, la fuerza de Beatty estaba más cerca y en el encuentro los alemanes perdieron 3 CL ("Mainz", "Köln" y "Ariadne") y 1 DD, registrando 700 muertos y 400 prisioneros, contra 35 bajas británicas. La acción demostró la insuficiencia del poder naval alemán en las tareas de exploración para detectar anticipadamente la fuerza de su adversario.

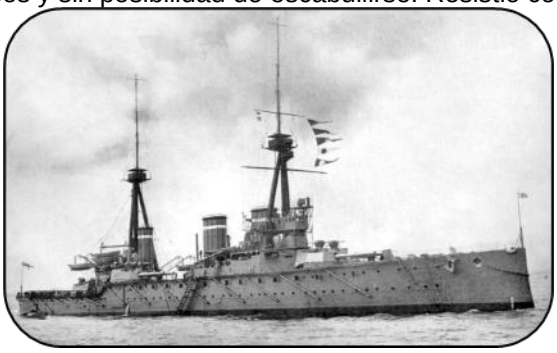
Fecha	28 de agosto de 1914
Lugar	Bahía de Heligoland, Mar del Norte
Resultado	Victoria británica
Beligerantes	
Reino Unido	Imperio alemán
Comandantes	
• David Beatty • Reginald Tyrwhitt • Roger Keyes	• Franz von Hipper • Leberecht Maass †
Unidades	
• 5 cruceros de batalla • 8 cruceros ligeros • 33 destructores • 8 submarinos	• 6 cruceros ligeros • 19 torpederos • 12 dragaminas

El 28 agosto fue el día fijado para la operación. Por la noche Tyrwhitt se introdujo en la bahía con sus 29 DD y 2 CL sin ser detectado, mientras Beatty tomaba posición mar adentro. Al amanecer la bahía de Heligoland apareció cubierta de niebla, lo que suponía una ventaja más para los británicos. La niebla suponía que los navíos se verían unos a otros sólo a corta distancia, de forma que los alemanes no detectarían a los enemigos hasta tenerlos demasiado cerca para escapar. Además, la niebla impediría a los aviones de reconocimiento alemanes avistar los navíos británicos, y dejaba inútiles los 8 cañones de 305 mm que había instalados en la isla de Heligoland. Todo eran ventajas para los británicos.

[238] Un crucero de combate es más rápido que un crucero de batalla, pero tiene menos blindaje.

A las 7 de la mañana los buques de Tyrwhitt avistaron al primer DD alemán, y abrieron fuego sobre él. Sucesivamente varios DD alemanes fueron gravemente dañados. Inferiores en cantidad y en armamento, lo único que los buques alemanes podían hacer era huir o esconderse en la niebla mientras pedían desesperadamente ayuda a la base de Wilhelmshaven.

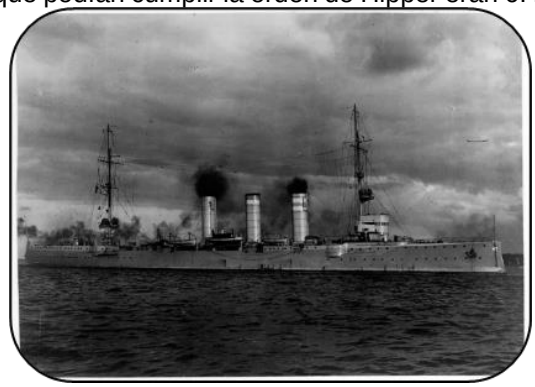
La peor suerte le correspondió al DD alemán V-187, que se vio rodeado de 6 navíos británicos y sin posibilidad de escabullirse. Resistió con honor, pero fue hundido a cañonazos.



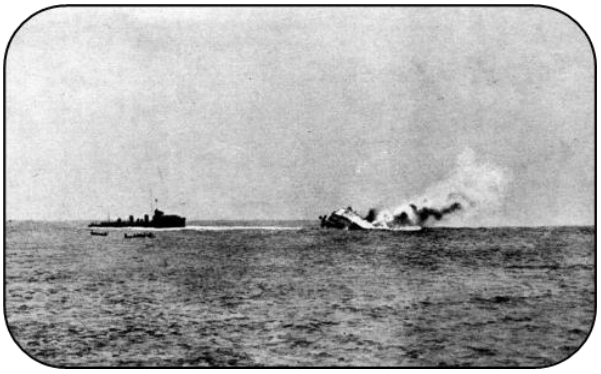
HMS Invincible

HMS Lion

El contralmirante Hipper, al conocer la situación, dio orden a los CL de Wilhelmshaven que salieran de la base en busca del enemigo. Los grandes navíos debían prepararse para hacerse a la mar en cuanto la marea lo permitiera (aunque esto sucedería ya demasiado tarde). Los CL alemanes que podían cumplir la orden de Hipper eran 6: Mainz, Ariadna, Strasbourg, Köln, Dantzig y Stralsund.



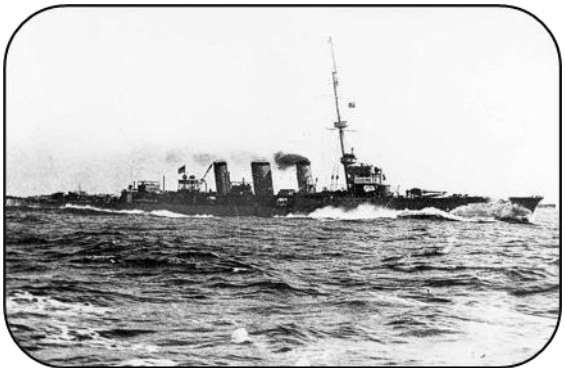
SMS Mainz



El SMS Mainz se hunde en la bahía de Heligoland

Pero Hipper cometió un nuevo error, en vez de hacerlos salir en grupo, dándose cobertura unos a otros, les permitió salir conforme estuvieron listos para zarpar, de manera que se fueron sumando al combate uno a uno, sin poder apoyarse mutuamente.

Esto no hubiera tenido importancia si solo se trataba de hacer frente a los buques de Tyrwhitt, que eran de menor cantidad que estos cruceros, pero lo que Hipper no sabía es que Beatty ya había decidido avanzar con sus grandes navíos y adentrarse en la bahía. Contra los CB de Beatty, los CL alemanes nada podían hacer. Un CL como el Mainz desplazaba 4.400 toneladas, frente a las 26.000 toneladas de un CB como el Lion.



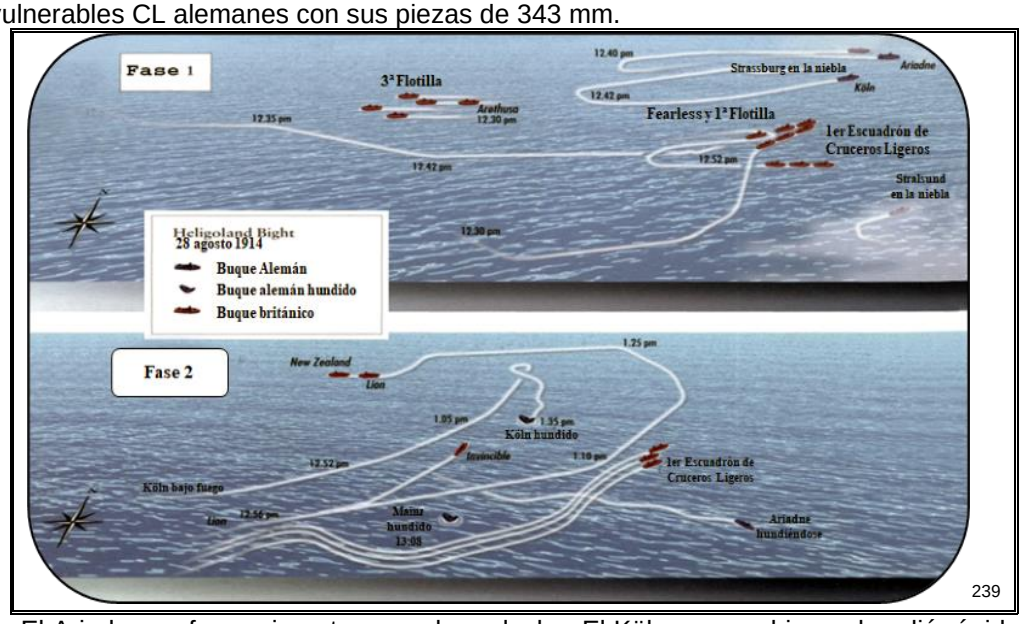
HMS Arethusa

El Mainz precisamente fue el primero en sufrir las consecuencias. Un tiro de fortuna le alcanzó en el eje del timón, bloqueándole la dirección y forzándolo a navegar en círculos. (Era la misma avería que 27 años después sentenció la suerte del Bismarck). Los buques británicos fueron confluyendo sobre él y sometiéndolo a un auténtico diluvio de proyectiles, hasta que se fue a pique.

Un CL británico, el Arethusa, también se vio en problemas. Había sido entregado por los astilleros muy recientemente, y todavía no había hecho prácticas de tiro. Entre la niebla se encontró

con el CL alemán Frauenlob, que lo dañó gravemente. Y después fue blanco de los cañones del Köln, el Strasbourg y el Ariadne.

Su situación se volvió desesperada y recibió un total de 25 impactos de 105 mm. Si los cruceros alemanes hubieran contado con artillería de mayor calibre sin duda el Arethusa se habría ido al fondo, pero pudo resistir hasta que aparecieron los CB de Beatty. Enormemente superiores a los alemanes, el Lion, el Queen Mary y el Princess Royal invirtieron la situación. Cañonearon a placer a los vulnerables CL alemanes con sus piezas de 343 mm.



El Ariadne se fue a pique tras una larga lucha. El Köln, en cambio, se hundió rápidamente. El cañoneo le incendió las Santabárbaras (SSBB) de munición y el buque voló por los aires. Pereció toda su tripulación.

A las 13:36 la escuadra británica emprendió la retirada, sin dar tiempo a que la marea baja permitiera la salida de los grandes navíos alemanes de Wilhelmshaven.

La Royal Navy tuvo 32 muertos. Por el contrario, la Kriegsmarine había perdido 712 muertos y 381 prisioneros, y tenía hundidos 3 CL y 1 DD. Y todo ello a las mismas puertas de su base naval.

El almirante Reinhard Scheer, superior de Hipper, describió la batalla como una bofetada en pleno rostro de Alemania.

Resultados

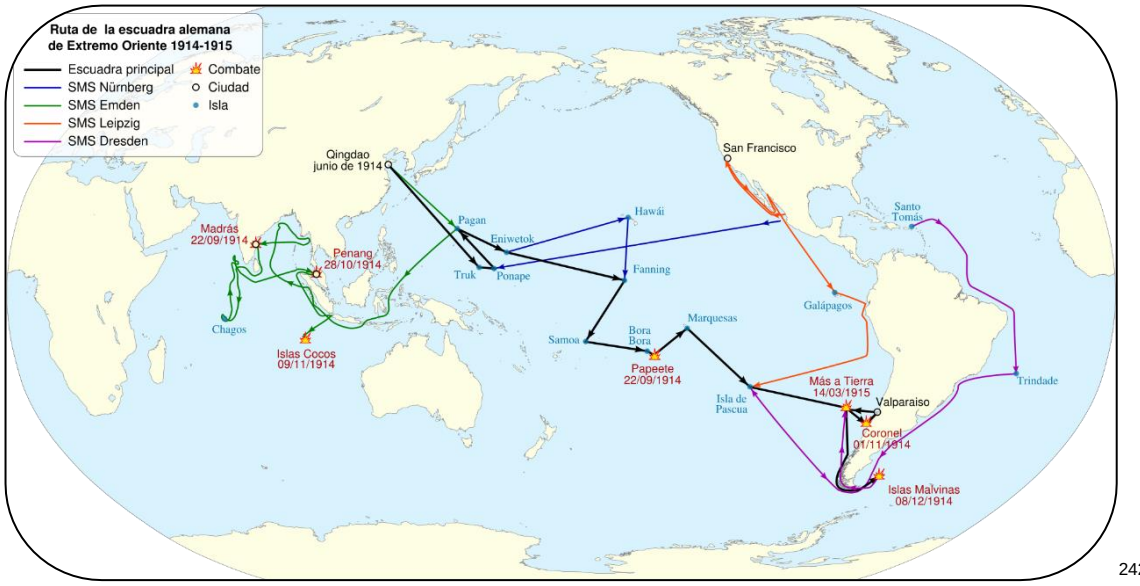
Bajas	
Reino Unido	Imperio alemán
• 35 muertos. 55 heridos	• 3 CL, 2 torpederos y1 DD hundidos. • 2 CL daños leves 2 CL, 6 DD, y 1 CL dañados • 712 muertos. 149 heridos. 336 capturados

En la batalla fueron hundidos tres CL y un DD alemán, otros tres cruceros ligeros resultaron dañados, 712 marineros murieron, 530 resultaron heridos y 336 fueron hechos prisioneros. Los británicos contabilizaron daños en un CL y tres DD, 35 muertos y 40 heridos. La batalla fue considerada una gran victoria en Reino Unido, donde una multitud de gente ovacionó en los puertos a los buques a su regreso. Públicamente, el vicealmirante Beatty fue reconocido como un héroe, aunque apenas participó en la acción y planificación del ataque, que en realidad fue liderado por el comodoro Tyrwhitt e ideado por éste y por Keyes, quien se había encargado de convencer al Almirantazgo británico. La incursión de los buques británicos podría haber sido un desastre si en el último momento el almirante John Jellicoe no hubiera enviado a las fuerzas adicionales de Beatty.

[239] https://mrhts.wordpress.com/2014/08/28/august-29-1914-naval-battle-at-heligoland-bight/

El efecto sobre el gobierno alemán y en particular sobre el káiser Guillermo II llevó a que se restringiera la libertad de acción de la flota alemana, a la que se ordenó permanecer en puerto y evitar cualquier contacto con fuerzas superiores en los siguientes meses.

Batalla de Coronel[240][241]



242

En agosto 1914 el Almirante alemán Graf von Spee decidió operar en contra de las LCM británicas en las costas de Sudamérica con 2 CB y 3 CL, considerando que podría reabastecerse en Chile e interceptar una serie de productos naturales de Brasil y Argentina requeridos en Gran Bretaña.

Por su parte el CA inglés Christopher Cradock el 3 de septiembre recibía la orden de patrullar las costas del Pacífico sudoriental y regresar posteriormente a la Plata.

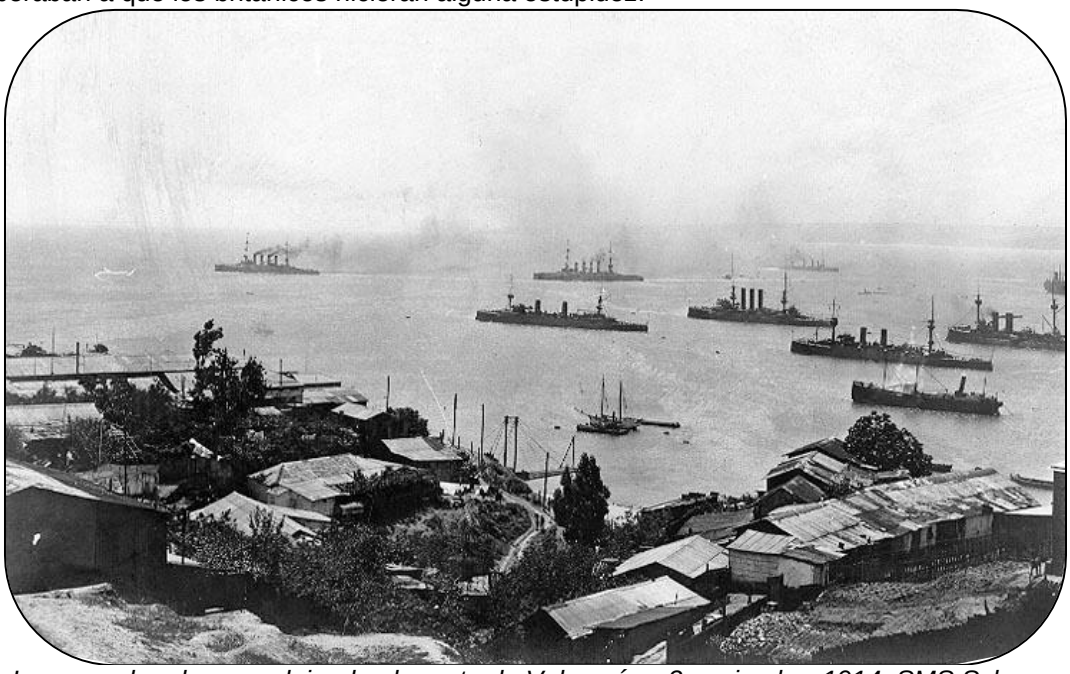
El 12 octubre 1914, a los cruceros alemanes SMS *Scharnhorst* y SMS *Gneisenau* se les unió en la Isla de Pascua el *Leipzig*, que navegaba desde la costa mexicana, y el *Dresden*, que procedía del Atlántico Sur. El 19 octubre Von Spee dio la orden de partir e hicieron escala en las islas de Mar a Tierra, actual isla Robinson Crusoe, en el Archipiélago Juan Fernández. El 30 octubre llegó a Valparaíso.

Asimismo, el 14 octubre 1914, el CA Cradock se hallaba con su flota, anclada en las islas Falklands, cuando recibió la orden de interceptar y destruir la escuadra alemana que venía por el Pacífico. Cradock zarpó de Puerto Stanley el 22 octubre y se dirigió al Pacífico vía Cabo de Hornos, sin el veterano HMS *Canopus*, un viejo BB pre-dreanought. Cradock pidió reiteradamente refuerzos al jefe de Estado Mayor, Sir Frederick Doveton Sturdee, ya que su escuadra no estaba a la par con la alemana, pero su petición fue rechazada: la respuesta que recibió fue «Con lo que tiene es suficiente».

Los británicos temían las consecuencias de una batalla con la flota alemana a menos que se librara con ventaja y en circunstancias estrictamente controladas por ellos. Mientras tanto, los británicos utilizaron una poderosa combinación de campos de minas, destructores y BB pre-dreanought de la Flota del Canal con base en el Medway, que bloqueaba eficazmente el canal de la Mancha. La Flota de Alta Mar alemana quedaría confinada al mar del Norte; en consecuencia, esta zona se convertiría en un área de aguas disputadas, sin que ningún bando consiguiera ejercer un verdadero dominio sobre ella. Pero el resto de los océanos del mundo seguirían siendo relativamente seguros para el comercio y las expediciones militares de los ingleses, excepto por las acciones que pudieran hacer los corsarios alemanes. En vista de semejante situación, muchos oficiales británicos

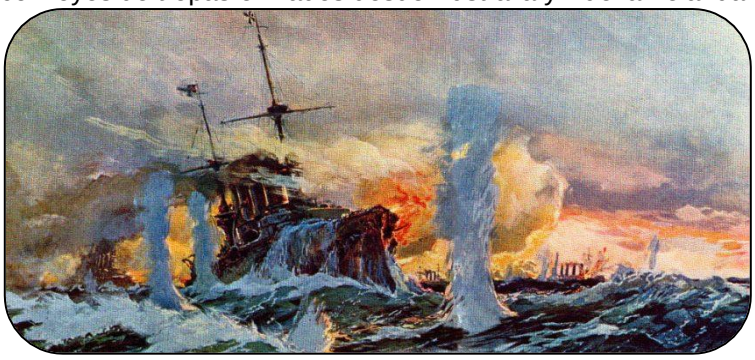
240 https://quevuelenaltolosdados.com/2019/03/12/la-batalla-de-coronel/
241 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Coronel
242 https://es.wikipedia.org/wiki/Maximilian_von_Spee#/media/Archivo:Escadre_allemande_d'Extr%C3%AAme-Orient_1914_1915-es.svg

se mostraron sorprendidos ante la que consideraron actitud pasiva de la marina alemana. Pero los alemanes no estaban dispuestos a sacrificar sus CB y sus tripulantes en una aventura especulativa y esperaban a que los británicos hicieran alguna estupidez.



La escuadra alemana dejando el puerto de Valparaíso, 3 noviembre 1914, SMS Scharnhorst y SMS Gneisenau liderando el grupo y el SMS Nürnberg. A media distancia están los cruceros Esmeralda, O'Higgins y Blanco Encalada y el acorazado Capitán Prat

La desmoralización entre la oficialidad de la Royal Navy se vio exacerbada por las dificultades encontradas con los corsarios alemanes, los CL Dresden, Leipzig y Karlsruhe, y por la amenaza del Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental, al mando del ingenioso vicealmirante Maximilian von Spee, formado por dos cruceros acorazados, el Scharnhorst y el Gneisenau, acompañados por los CL Nürnberg, Emden, Leipzig y Dresden. Con la ayuda de un grupo de buques carboneros y de abastecimiento, causarían estragos en todo el océano Pacífico durante varios meses, hostigando el tráfico marítimo y amenazando los convoyes de tropas enviados desde Australia y Nueva Zelanda.



La flota alemana de von Spee era inferior en cantidad y potencia de fuego, por lo que rehuyó el combate directo con la escuadra británica y decidió atacar el tráfico marítimo en una clásica guerra de corso por el todo el Pacífico. Von Spee había dividido sus fuerzas y tras unos meses de actividad decidió reunir a sus buques para tratar de llegar a Europa. El primer encuentro tuvo lugar el 12 octubre en la Isla de Pascua, donde los cruceros acorazados SMS Scharnhorst y SMS Gneisenau se encontraron con los CL SMS Nürnberg, SMS Dresden y SMS Leipzig y juntos, se dirigieron hacia Valparaíso llegando el 30 octubre.

El 21 octubre Cradock había dejado Port Stanley y se dirigió hacia Valparaíso con 3 CL y 1 crucero auxiliar (ACL), manteniendo al BB pre-dreanought "Canopus" a 250 millas al sur de Juan Fernández.

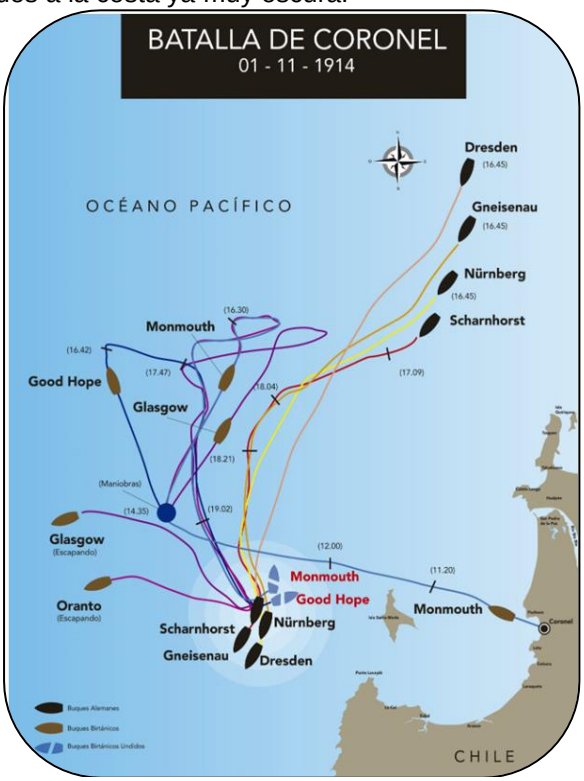
Cradock había enviado al crucero *Glasgow* a aprovisionarse nuevamente de carbón en Coronel y a enviar telegramas al Almirantazgo: de ello tuvo conocimiento Von Spee, quien se dirigió con sus buques a ese puerto. El *Glasgow* sirvió involuntariamente de cebo, mientras Cradock buscaba al crucero alemán *Leipzig*, el cual radiaba insistentemente mensajes.

El 1° noviembre los buques ingleses interceptaron las comunicaciones del CL “Leipzig” mientras el resto de la agrupación alemana se mantenía en silencio. Cradock, que navegaba a unas 30 millas al WNW de la isla Santa María, se dirigió a interceptar con su fuerza a esta unidad con rumbo NNE.

Batalla de Coronel	
Fecha	1 de noviembre de 1914
Lugar	Frente a las costas de Coronel, Chile
Comandantes	
Maximilian von Spee	Christopher Cradock†
Fuerzas	
• 2 cruceros acorazados • 3 cruceros ligeros	• 2 cruceros acorazados • 1 crucero ligero • 1 crucero auxiliar
Bajas	
• 3 heridos	• 1.654 muertos • 2 cruceros destruidos

La fuerza de von Spee se aproximaba con rumbo SSW y al detectarla, los británicos cayeron al SSE intentando zafarse del contacto alemán y ordenando aproximarse al “Canopus”. A las 011834 los buques de von Spee rompieron el fuego a 11.370 yardas y a las 18:50 era silenciado el “Monmouth”, y posteriormente el “Good Hope” volaba en pedazos después de haber recibido 30 impactos del “Scharnhorst”. El “Nürnberg” remató al primero a las 20:58, mientras los otros 2 buques británicos escapaban hacia el SSW.

Es interesante destacar que los alemanes utilizaron hábilmente las condiciones del campo táctico dejando a los buques enemigos hacia la puesta de sol, silueteándolos, con lo que se les podía apuntar con mayor facilidad; el viento SW dificultó la visibilidad a los ingleses al desplazarse el humo de sus chimeneas y disparos hacia la posición en que navegaban los buques alemanes, además, los buques británicos al estar más lejos de costa les era más difícil distinguir a los buques alemanes pegados a la costa ya muy oscura.



Al principio sólo los cañones de gran calibre de los cruceros acorazados empezaron a disparar a unos 11.000 mts y cuando la distancia disminuyó a 6.000 m, a las 19:30, los HMS Good Hope y HMS Monmouth estaban en llamas. La SSBB de proa del HMS Good Hope, estalló a las 19:50 y el buque se partió en dos, hundiéndose rápidamente. El SMS Scharnhorst cañoneaba al HMS Monmouth, incapaz de devolver el fuego y el SMS Gneisenau, junto a los CL SMS Leipzig y SMS Dresden, trataba de dar caza al HMS Glasgow; el crucero que era incapaz de impactar a los buques alemanes por encontrarse sus cañones fuera de alcance, cada salva daba resolución de tiro a sus perseguidores. Cambió de rumbo y se dirigió al sur escapando del combate. El SMS Nürnberg que al ser el más lento de todas las fuerzas de von Spee no había participado en la batalla, se encontró con el silencioso HMS Monmouth que se hundía lentamente pero que aún navegaba tratando de vararse en la costa chilena; envió una señal de rendición al HMS Monmouth que fue rechazada y a continuación empezó a cañonearlo hasta que se hundió. A las 22:15 von Spee, que no sabía que el HMS Good Hope se había hundido, creyó que se había dirigido al sur escapando para reunirse con el HMS Canopus.

Ignoraba que estaba fondeado aún en las Falklands, y en la oscuridad de la noche dio por finalizado el combate y se retiró hacia Valparaíso otra vez.

El enfrentamiento sería muy breve. En su impotencia, Craddock intentó acercarse para que sus buques, peor armados, tuvieran una mínima posibilidad de infligir daños al adversario, pero todo fue en vano, como observó el teniente Knoop desde el Scharnhorst.

> *«En la mayor parte de los casos el impacto de una bomba explosiva venía seguido de un incendio. Observé en dos ocasiones lo que pensé que era una explosión de munición. Las llamas prendían de inmediato en cuanto explotaban las bombas y los incendios que provocaban podían diferenciarse de cualquier otro por sus dimensiones y perfil. Algunos impactos, probablemente sobre cubierta, lanzaban surtidores de chispas por una zona amplísima. Cuando el objeto del impacto era el blindaje, se observaban nubes negras de contornos muy nítidos. Los impactos eran tan frecuentes que resultaba imposible anotarlos en orden cronológico. El Good Hope recibió varios impactos graves en la proa, en el puente superior, en el mástil a unos nueve metros del puente, en la parte posterior del tope, siendo alcanzado también repetidamente en la parte central del buque, con el consiguiente estallido de incendios. La batería de popa fue alcanzada varias veces y se desencadenaron los consabidos incendios. Las llamas del interior del buque podían verse a través de las portillas. Dos proyectiles alcanzaron el barco cerca de la torreta de popa. El Monmouth fue alcanzado en la torreta de proa de las piezas de seis pulgadas. La bomba explosiva hizo saltar la techumbre por los aires. Una terrible explosión de cargas debió de volar entonces toda la torre del castillo de proa, pues desapareció por completo. Observé que muchas bombas daban en la parte central del buque. Una gigantesca columna de humo, casi tan alta como el mástil y de casi veinte o treinta metros de ancho, se levantó de repente por la banda de estribor. En total se contaron entre treinta y cuarenta impactos. A veces había tres o cuatro incendios ardiendo simultáneamente «.*
>
> Teniente Ernst Knoop, Scharnhorst, Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental de la Marina Imperial.

Fue una batalla cruel en la que fueron hundidos el Good Hope y el Monmouth, con la pérdida de todos sus tripulantes, incluido el propio Cradock. Al Otranto le dijeron de inmediato que se diera a la fuga, mientras que el Glasgow tuvo suerte y escapó sufriendo solo algunos daños menores. En el bando alemán sólo se contabilizaron 3 heridos.

La batalla de Coronel puso de manifiesto las brutales consecuencias de una batalla naval desigual. Cradock no habría debido presentar batalla ante unos buques más rápidos y llevaban cañones más pesados. El Almirantazgo le había ordenado concentrarse en la flotilla de Spee, pero de un modo un tanto ambiguo, pues no especificaba si debía intentar destruirla o no. Le advirtió que no entrara en combate sin el anticuado acorazado Canopus, pero este era tan lento que cuando Cradock abandonó el Atlántico sur para entrar en el Pacífico lo dejó atrás.

Cuando por fin el Almirantazgo le ordenó esperar, envió el aviso 2 días después de que se hubiera producido la batalla. Pero también puso de manifiesto que Von Spee estaba condenado al fracaso; lejos de su base, con unos recursos limitados, y surcando unos mares plagados de enemigos a su alrededor, su actuación fue un tributo al espíritu que había sido engendrado en el seno de la marina alemana. Consciente de que tenía pocas posibilidades de regresar a Alemania, consideró su deber maximizar los daños que pudiera infligir al enemigo antes de que se produjera la inevitable venganza de los ingleses que no tardaría mucho en llegar. La humillante derrota de la Royal Navy encendió los ánimos de venganza en Londres que organizó una fuerza, que le había sido negada a Cradock, para dirigirse hacia las Malvinas y destruir a von Spee. El 8 diciembre 1914 tuvo lugar la Batalla de las Falklands donde von Spee y casi todos sus hombres perecieron.

Análisis del combate

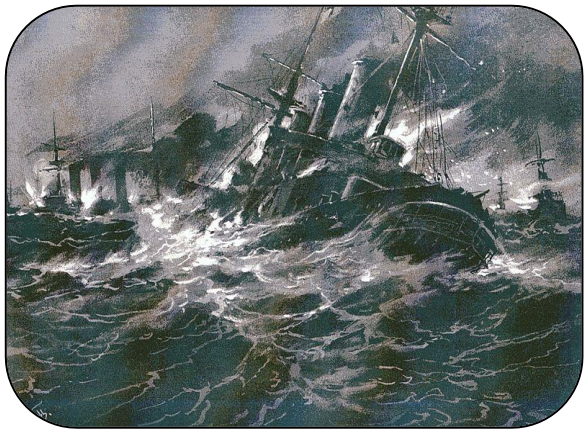
Murieron 1.654 marinos británicos, además de la pérdida de dos cruceros pesados (CA), por lo que el océano Pacífico quedó a merced de la escuadra alemana. Von Spee supuso que las Islas Falklands, importante enclave británico en el océano Atlántico Sur, estaban indefensas y decidió dirigirse hacia allí para tomarlas.

Cabe destacar que las condiciones fueron favorables para la escuadra germana, ya que el sol al atardecer dejaba a la expedición naval británica expuesta nítidamente, mientras que los cruceros alemanes se desplazaban entre la costa y la flota británica y se perfilaban menos. Un oleaje

fuerte inhabilitaba parte de la artillería de 152 mm de los cruceros *Good Hope* y *Monmouth*, ya que estaban montadas en la cintura de los navíos entre el puente y la línea de flotación. Las dos naves se hundieron frente a la isla Santa María afuera de la Bahía de Coronel.

Consecuencias del combate

El golpe al orgullo británico fue duro, ya que desde 1741, en la batalla de Cartagena de Indias a manos de los españoles, la Marina Real Británica no había visto una derrota tan humillante. El Primer Lord del Almirantazgo recién asumido, Sir John Arbuthnot Fisher, ordenó la inmediata partida del almirante Sir Frederick Doveton Sturdee (hasta entonces jefe del Estado Mayor Naval y quien había negado los refuerzos solicitados por Cradock) junto al HMS *Invincible* a la zona del conflicto, lo que desencadenaría otra batalla naval más, la batalla de las islas Falklands.



Batalla de Coronel, pintura de Hans Bohrdt.

Después de la batalla, la escuadra alemana anduvo victoriosa por los puertos chilenos y retrasó su partida a su futuro destino en 18 días que serían cruciales. Esto perdería a Von Spee, pues dio tiempo a los británicos para preparar la venganza a la afrenta de Coronel.

En la ciudad de Coronel, hay una placa recordatoria colocada por el gobierno chileno en honor a los caídos en el combate.

Batalla de las Falklands[243][244]

La batalla de las islas Falklands se libró el 8 diciembre 1914, entre una escuadra alemana victoriosa en la anterior batalla de Coronel y una escuadra británica fondeada en Puerto Stanley, en las islas Falklands. El combate terminó con una victoria británica, la destrucción de la escuadra alemana y la muerte de su mejor comandante: el conde Maximilian von Spee. El resultado decantó la campaña de ultramar del lado de los Aliados.

Con la moral de la tripulación muy alta tras la aplastante victoria en la batalla de Coronel, la flota alemana cruzó el Cabo de Hornos. La intención de Spee era destruir Puerto Stanley, la capital de las islas Falklands y principal base británica en el Atlántico Sur. Sin embargo, Spee había perdido demasiado tiempo reabasteciendo la flota en Valparaíso y Coronel, lo que dio tiempo suficiente a los británicos para reaccionar y enviar refuerzos al Atlántico Sur.

El 11 noviembre 1914, el almirante John Fischer ordenó al vicealmirante Frederick Doveton Sturdee que partiera a bordo del CB HMS Invincible acompañado del HMS Inflexible y el HMS Kent. Diez días después fondearon en Stanley, donde se les unieron el HMS Bristol, el Carnavon y el HMS Cornwall, además del viejo HMS Canopus, todo ello mientras los alemanes permanecían en Valpa-

243243 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Falklands
244 https://curiosfera-historia.com/batalla-malvinas-1914/

raíso. El 25 noviembre, Spee rodeó el Cabo de Hornos y se dirigió confiado a Puerto Stanley, ignorando la presencia de los poderosos BB británicos. Por su parte, los británicos también desconocían el paradero de los alemanes y pensaban zarpar hacia Chile el 9 diciembre con el fin de interceptarlos.

Situación de Stanley en las islas Falklands

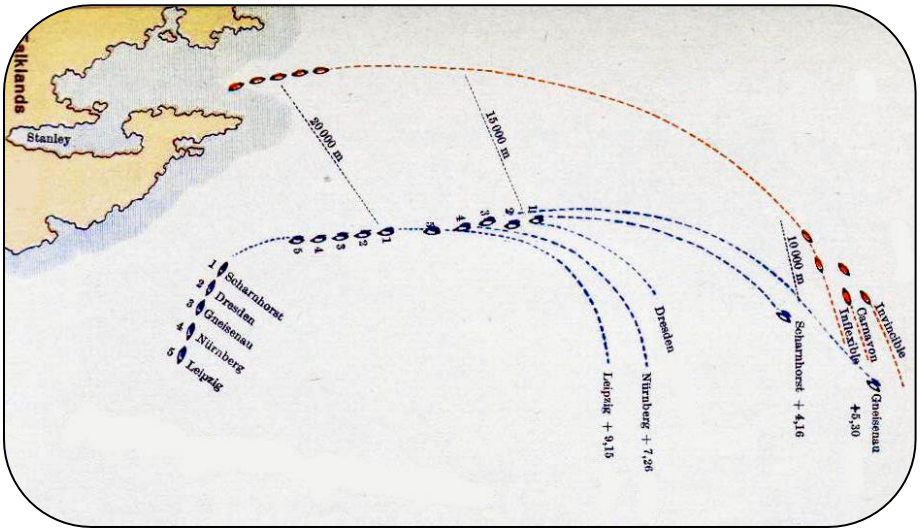
La batalla

El plan de Spee consistía en desembarcar una avanzadilla de infantería en la costa para apoderarse de la estación telegráfica de la isla y luego bombardear el puerto y hundir los navíos allí fondeados. Las primeras acciones correspondieron al Nürnberg y al Gneisenau.

Fecha	8 de diciembre de 1914
Lugar	Islas Falklands
Resultado	Victoria decisiva británica
Beligerantes	
Imperio alemán	Reino Unido
Comandantes	
Maximilian von Spee †	Frederick Doveton Sturdee
Fuerzas en combate	
• 2 cruceros acorazados 3 cruceros ligeros	• 2 cruceros de batalla • 3 cruceros acorazados • 2 cruceros ligeros • 1 acorazado pre-dreanought

Al acercarse a Stanley los alemanes divisaron el faro de la entrada del puerto junto con una inesperada sorpresa: la presencia de más columnas de humo de las esperadas. Un nuevo vistazo al acercarse a la costa les permitió apreciar que, efectivamente, había buques de guerra dentro de la bahía, por lo que el Gneisenau suspendió en ese momento la operación de desembarco prevista y ordenó al Nürnberg con su comandante, capitán del navío Karl von Schönberg, atacar al buque situado más lejos del puerto.

Los británicos, que ya habían descubierto la avanzada alemana, dispusieron el *Kent* para el combate, el único navío que en ese momento tenía las calderas encendidas y estaba en condiciones de entablar batalla. Pero cuando el *Kent,* ya rebasaba la salida del puerto, los navíos alemanes, con los cañones listos para entrar en combate, recibieron la insólita orden de Spee que les ordenaba «rehusar el combate».



El *Gneisenau* y el *Nürnberg* dieron entonces la vuelta y se reunieron con el grueso de la escuadra alemana, perdiendo quizá una gran oportunidad de obtener el triunfo. Tras divisar los mástiles del *Inflexible* y el *Invincible*, los alemanes se retiraron a toda máquina hacia el este. Los británicos, ya recuperados de la sorpresa inicial, tardaron aún dos horas en ponerse en condiciones de marcha.

La batalla, o más bien persecución, tuvo entonces dos frentes: los navíos alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau* se enfrentaron al *Invincible*, *Inflexible* y al *Carnavon*, mientras que el resto fueron perseguidos por el *Kent* y el *Glasgow*. La distancia inicial de 20 mi fue rápidamente acortada.

El SMS Scharnhorst, buque insignia de von Spee.

SMS Gneisenau

El Leipzig, de velocidad menor, fue pronto alcanzado y a 6.000 yardas se abrió fuego sobre él. Esto hizo que el Dresden pasase a segundo plano y pudiese huir gracias a sus turbinas Parsons, que le otorgaban mayor velocidad. Spee ordenó entonces a los CL separarse y huir, siendo el Dresden el que en ese momento se encontraba más alejado. Por su parte, Spee dispuso que los cruceros acorazados cambiaran el rumbo hacia el sur, siempre perseguidos por los BB británicos.

Hundimiento de los acorazados alemanes

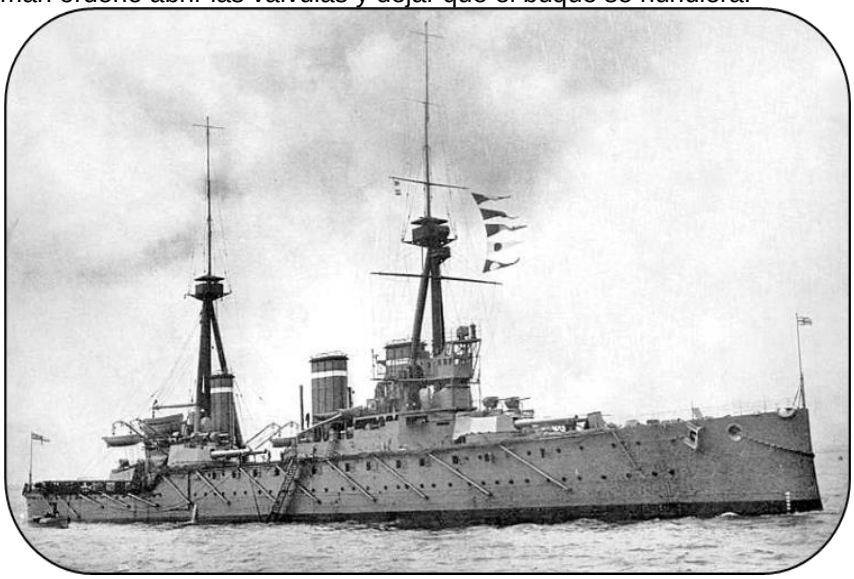
Siete horas después, la persecución todavía continuaba. A 12 km de Puerto Stanley, el Scharnhorst recibió una salva del Invincible sobre una banda, sin que eso le hiciese demasiado daño.

Sin embargo, a las 15:00, el Scharnhorst recibió nuevamente una nueva andanada que destruyó la cubierta y produjo vías de agua y comenzó a hundirse lentamente. Una hora después, en un último esfuerzo, el Scharnhorst intentó acortar distancias, acercándose escorado y semihundido hacia el Invincible con la intención de responder al fuego, pero la proa se metió bajo el agua y acabó

hundiéndose con las hélices todavía girando. El almirante Maximilian von Spee y los 795 hombres de la tripulación hundieron con él.

Pintura de William Lionel Wyllie recreando la batalla de las Falklands

Mientras tanto, el Gneisenau, navegando más adelante y con el teniente Heinrich von Spee (hijo del almirante) a bordo, asistió impotente al fin del buque insignia alemán. El crucero alemán viró y se enfrentó al Carnavon y al Inflexible, a los que luego se les unió el Invincible. El comandante del Gneisenau, Otto Maerker, ordenó disparar sobre el Inflexible con los proyectiles de 210 mm y sobre el Carnavon con los de 150 mm. El Inflexible fue alcanzado 3 veces sin mayores consecuencias. Éste respondió disparando al Gneisenau, destruyendo su maquinaria propulsora. Entonces el comandante alemán ordenó abrir las válvulas y dejar que el buque se hundiera.



HMS Invincible

A las 17:00, una hora después del hundimiento del *Scharnhorst*, el *Gneisenau* zozobró y se fue a pique. Solo se pudieron rescatar 180 hombres de los 800 que componían la tripulación. Entre los desaparecidos se encontraba el teniente Heinrich von Spee.

Masacre del Leipzig

Mientras tanto, los CL alemanes continuaron su huida, tal como les ordenara. El *Dresden*, gracias a sus turbinas, consiguió una gran ventaja y logró alejarse. Sin embargo, el *Glasgow* y el

Cornwall se abalanzaron sobre el *Leipzig*, más lento, y lo cañonearon ferozmente hasta incendiarlo. Aún en estas condiciones, el *Leipzig* logró disparar una vez al *Glasgow* y ocasionarle una baja y acertó al *Cornwall* tres veces sin ocasionarle daños mayores.

El *Leipzig* siguió disparando hasta que se le acabaron las municiones, mientras su casco era perforado por los proyectiles y la tripulación sufría múltiples bajas. El comandante Haun, a cargo del *Leipzig*, ordenó el abandono del buque y la apertura de las válvulas. Los marinos supervivientes se alinearon entonces en la destrozada cubierta, apenas 150 de los 380 hombres que componían la tripulación.

El *Glasgow* y el *Cornwall* se acercaron esperando ver la bandera de rendición del Leipzig, pero al no divisar nada más que el pabellón en alto, reanudaron el fuego e hicieron una matanza entre los marinos alineados en el alcázar de proa, mientras el barco no terminaba de hundirse. Por fin, sin esperar el símbolo de rendición, los británicos lanzaron sus botes al agua y rescataron a tan solo 18 tripulantes de los 800 que se encontraban a bordo. El *Leipzig* se hundió tras el rescate del último superviviente a unas 35 millas al SE del resto de la flota alemana a las 21:23.

Hundimiento del Nürnberg y final de la batalla

Bajas	
• 1.871 muertos • 215 prisioneros 4 naves hundidas	• 10 muertos • 19 heridos

Por su parte, el Kent persiguió al pequeño Nürnberg, que con gran esfuerzo logró alcanzar los 25 nudos, dos más que el Kent. Sin embargo, no lograron mantenerlos, las calderas fallaron y redujo la velocidad. El capitán de navío, Schönberg, ordenó embestir al Kent. Este lo dejó acercarse, y cuando distaban 700 m, cañoneó a mansalva al Nürnberg, que terminó por detenerse, alzar la popa e irse a pique. De una dotación de 322 hombres, solo se salvaron 7. Otto von Spee, el otro hijo del almirante a bordo del Nürnberg, tampoco sobrevivió.

Tras esto, de la fuerza original alemana solo quedaba a flote el Dresden, que llevaba una considerable ventaja y velocidad y solo pudo contemplar desde lejos la agonía del *Nürnberg*. Consiguió finalmente escapar, pero fue hundido unos meses más tarde, cuando dos cruceros británicos lo localizaron en aguas chilenas en marzo de 1915.

El fin del SMS "Dresden"[245]

El SMS Dresden, diseñado para operaciones de exploración de la Flota de Alta Mar y Guerra de Corso, no poseía armamento de gran calibre y un blindaje que le permitiera soportar castigo y enfrentarse a buques capitales enemigos, lo anterior era contrarrestado

Terminada la destrucción del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, el SMS "Dresden" logró escapar debido a su andar, forzando sus máquinas al máximo, llegando a obtener 27 nudos con las calderas a punto de reventar. Se dirigió a los canales Cockburn y Magdalena, fondeando en Bahía Scholl con muy poco carbón y la necesidad urgente de reparar sus máquinas. El 11 diciembre 1914, el cazatorpedero "Almirante Condell" le informó que debía abandonar ese lugar dentro de las 24horas debido a la condición neutral de Chile.

El comandante Lüdecke solicitó permiso para dirigirse a Punta Arenas y alargar su estadía a cincuenta horas. Recaló a esta ciudad el sábado12 de diciembre a las 15:00 horas, siendo recibido por el Cónsul Rodolfo Stubenrauch.

El Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante Arturo Cuevas Briones, debía decidir sobre esta petición que personalmente fue efectuada por Lüdecke y el Teniente Wilhelm Canaris. Autorizada inicialmente, el Ministro de Marina envió un cable el 13 diciembre, prohibiendo el reabastecimiento de carbón ya que se tenía conocimiento de las recaladas en Isla de Pascua y Juan Fernández. Afortunadamente para el buque alemán, ya se había efectuado la fauna del vapor alemán "Turpin" entregándole 750 toneladas. El 14 diciembre, abandona Punta Arenas después de 31 horas de estadía, internándose en los canales y librándose de los cruceros ingleses que ese mismo día arribaban en su búsqueda.

[245] https://revistamarina.cl/revistas/2015/2/earandam.pdf

Fondea en Bahía Hewett, al surweste del canal Bárbara, para esperar un carbonero, el que apareció el 19 diciembre, con Albert Pagels trayendo noticias y provisiones. Se cambia de fondeadero a Bahía Christmas. Un mes después, Pagels reaparece nuevamente en el “Sierra de Córdoba”. Dos días después, instrucciones de Berlín disponían regresar a Alemania por el Atlántico, utilizando la ruta de los veleros. Lüdecke respondió que, por la situación de sus máquinas y el reabastecimiento del vital carbón, prefería la ruta del Índico. Aprovechando la presencia del práctico alemán Harry Rothemburg se cambia de fondeadero la última semana de enero de 1915 a la caleta de la isla Santa Inés que no figuraba en las cartas de navegación.

El 14 febrero 1915, el SMS “Dresden” y el “Sierra de Córdova” decidieron abandonar los canales australes y pusieron rumbo al norte. El 27 de febrero apresa al velero “Conway Castle”, que transportaba 2.500 toneladas de cebada, después de hundirlo y transferir su tripulación, avista el 7 de marzo la barca peruana “Lertón”, trasladando los prisioneros y correspondencia para el Cónsul en Valparaíso. Al atardecer de ese día es avistado por el crucero HMS “Kent”, quien no lo persiguió para abastecerse en Coronel de carbón, lo que hizo creer al comandante que habían sido confundidos por un buque de guerra chileno, por el color de la pintura que tenía. Pero no fue así, el Kent se comunica con el crucero HMS “Glasgow” y el mercante armado HMS “Orama” que se dirigieran a Juan Fernández ya que habían descifrado un mensaje del crucero alemán al buque de abastecimiento “Gotha”, para que se encontraran en esa isla.

El 9 marzo 1915, el SMS “Dresden” recala en Bahía Cumberland, fondeando a 400 metros de la costa y solicitando permanecer ocho días para reparar sus máquinas. Se le respondió que solamente tenía 24 horas, pero Lüdecke hizo caso omiso y cumplido el plazo se mantuvo en la bahía. La carencia de carbón era tal, que la tripulación bajó a tierra en busca de leña para la cocina.

El Gobernador Marítimo Natalio Sánchez, notificó por escrito al comandante de la internación provisoría del buque, mientras el gobierno resolvía en definitiva su petición y en consecuencia debía de cambiar de fondeadero, lo que fue rechazado por el comandante. El domingo 14 marzo 1915 a las 08:30, el Teniente Böker reportó que se acercaban los cruceros británicos HMS “Kent” y HMS “Glasgow”. Se envió a todo el personal no indispensable a tierra y se comunicó que el buque estaba “hors de combat”[246].

Al iniciar los disparos los buques británicos, el buque alemán izó la señal “estoy enviando un parlamentario”, deteniéndose el fuego. Fue enviado el Teniente Canaris al HMS “Glasgow”, quien protestó, indicando que estaban en aguas neutrales y que el buque y su tripulación estaban temporalmente internados. El Comandante John Luce 17 respondió que “él tenía sus órdenes y la diplomacia haría el resto”.

Funeral en Port Stanley

Se negociaría con los alemanes con la condición de rendición incondicional o se reanudaría el fuego. Con dos santabárbaras de munición inundadas, muertos y heridos en cubierta y sin capacidad de mover el buque para hacer uso del resto de su artillería, Lüdecke hizo abrir las válvulas y detonar cargas explosivas para evitar su captura, yéndose el buque a pique a las11:34 horas. Cuando el agua cubrió totalmente el buque, sus hombres desde la playa gritaron los usuales ¡Hurra! por el Kaiser.

Cuatro marineros, dos fogoneros y un aspirante a ingeniero resultaron muertos, el ayudante del contador desaparecido y tres oficiales y nueve marineros heridos.

Las consecuencias de la Batalla

Esta batalla dejó varias consecuencias, ambos bandos tenían sus objetivos para esta repentina acción militar. Por un lado, la escuadra alemana se propuso destruir toda base enemiga en el

[246] Expresión francesa que literalmente significa “fuera de combate” y se usa en Diplomacia y Derecho Internacional para indicar que se está incapacitado para combatir.

Atlántico sur, para lograr la hegemonía naval alemana en esas aguas. Mientras que el almirante Frederick Doveton Sturdee planeaba una defensa de los patrimonios británicos. Las consecuencias de la batalla se pueden distinguir a partir de diferentes aspectos bélicos.

- **Las bajas humanas**: una masacre total, los alemanes sufrieron 2.040 muertos, mientras que apenan revistieron importancia las bajas británicas, que solo tuvieron 6 pérdidas y 19 heridos. Luego de la batalla, los británicos tomaron 215 prisioneros alemanes.
- **Consecuencias estratégicas**: por más que la escuadra alemana perdió esta batalla, esta no influyó decisivamente sobre el resultado de la guerra y el poderío militar que tenía el Imperio Alemán (tanto terrestres, naval y aéreo). Por otro lado, los británicos todavía seguían siendo la potencia hegemónica en las aguas, ya que poseían el mejor despliegue en el mundo. Luego de la batalla, Alemania no pudo cumplir su objetivo de frenar el transporte de bienes y servicios de los aliados. Mientras que los británicos lograron defender su punto logístico y por lo tanto sus pertenencias y mercancías.
- **Consecuencias tácticas**: el vicealmirante Von Spee no pudo intervenir en acciones ofensivas, ya que le llegaron órdenes directas del Alto Mando Naval Alemán, lo que se puede destacar de estas órdenes es que ninguna fue con un propósito defensivo y solo se concentraba en lograr una eficiencia ofensiva sin importar las maniobras evasivas.

Corsarios de Superficie Alemanes

El efecto del ataque al comercio marítimo británico (217.590 toneladas) no fue significativo en comparación a la disminución de la flota mercante alemana (246.358 toneladas), pese a la eficacia demostrada por esos comandantes que operaron independientes.

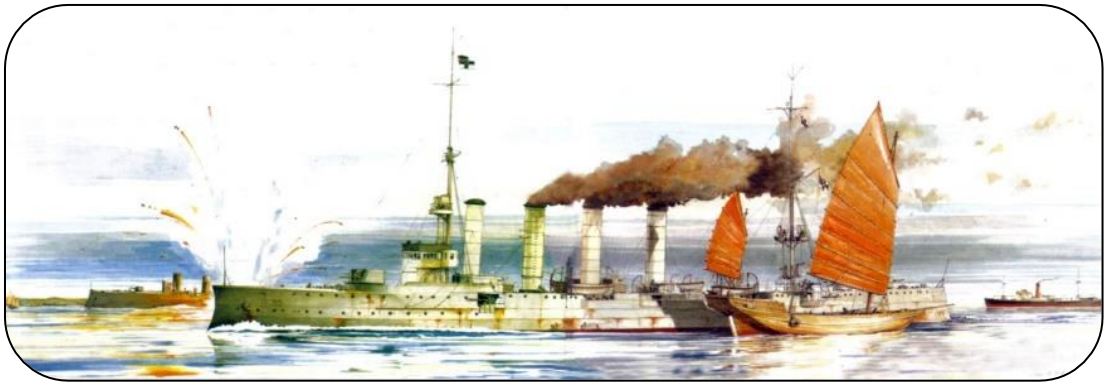
El CL “Emden” (cañones de 4.5”) operó en el Indico capturando y hundiendo 25 mercantes británicos en el Índico, un CL ruso y un DD francés en las costas malayas, entre el 27 agosto y el 9 noviembre 1914, además de bombardear una planta de petróleo.

El Emden detuvo, por un tiempo, el 60% del tráfico marítimo aliado en el Océano Índico. Terminó siendo interceptado por CL HMAS “Sydney” (cañones de 6”) y destruido en las cercanías de la isla de Cocos cuando intentaba cortar el cable submarino y destruir la radio estación aliada. Su dotación cayó Prisionera, sin embargo, el grupo de desembarco se escabulló en tierra, requisó un velero antiguo y de tamaño reducido, e inició una navegación por el Índico que lo llevaría a desembarcar en la península arábiga y finalmente a Estambul y de ahí a Alemania donde serían recibidos como héroes.

SMS Endem atacado por el HMAS Sydney[247]

Otro corsario de superficie el CL “Karlsruhe”, un crucero rápido de transición con 12 calderas de carbón y 4 de petróleo, hundió y capturó 12 buques británicos entre el 31 de agosto y el 24 de octubre del mismo año en el Atlántico Sur. El 4 de noviembre voló en pedazos a causa de una desconocida explosión.

247 https://www.pinterest.at/pin/684969424547053878/visual-search/?x=16&y=10&w=530&h=297&cropSource=6



SMS Endem en el oriente

Batalla de Dogger Bank[248]

Durante el rescate de las víctimas del CL alemán “Magdeburg” en el Báltico los rusos rescataron un código secreto alemán para indicar posiciones de grilla a sus unidades en el Mar del Norte, el cual entregaron al Almirantazgo británico. Los alemanes no cambiaron su código y merced a ello cuando los ingleses detectaban las señales de radio alemanas podían descifrar las órdenes que recibían esos buques.

Es así como 15 minutos antes que 3 CB y un crucero blindado alemanes dejaran su base el 23 de enero de 1915, el almirante Beatty zarpaba de la suya con 5 CB y el comodoro Goodenough lo hacía con una escuadra de CL.

Antes de las 07:00 la escuadra de Beatty, navegando a 29 nudos, estaba a la caza de la escuadra del almirante alemán von Hipper en dirección general ESE. La superioridad artillera de los británicos con sus cañones de 13.5” se demostró al hundir al viejo CL “Blücher” que se rezagaba en su formación y dañar seriamente al CB insignia “Seydlitz” que la encabezaba, pero también el CB “Lyon” británico resultó muy dañado.

A las 08:52 el “Lyon” comenzó a dispararle al “Blücher” a 20.000 metros con máxima elevación; a las 09:10, a18.000 metros, obtuvo los primeros impactos y a las 10:50, combatiendo solo, el buque alemán fue hundido por el “Indomitable”, con 930 de sus 1.150 hombres de dotación.

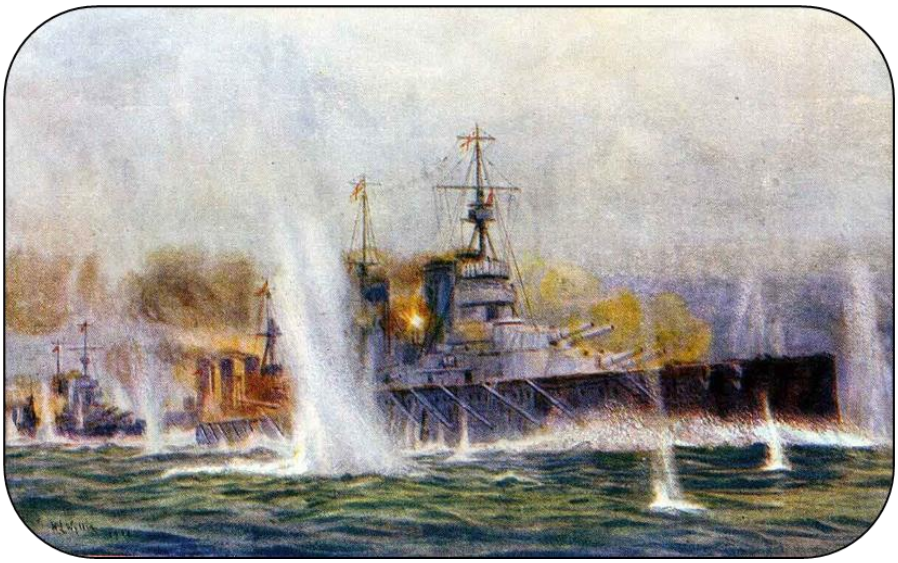
De esta acción se desprende como lección nuevamente el error de operar con buques de diferentes características, que en el momento de la acción no pueden maniobrar coordinadamente frente al enemigo.

[248] https://www.britishbattles.com/first-world-war/action-off-the-dogger-bank/

El primer gran enfrentamiento entre los buques capitales británicos y alemanes en la 1ª Guerra Mundial, se libró el 24 enero 1915 frente a las costas de Inglaterra; donde la Royal Navy le falló un truco y la Armada Imperial Alemana aprendió algunas lecciones importantes sobre la seguridad de los buques.

Fecha	24 de enero de 1915
Lugar	Mar del Norte
Resultado	Victoria táctica británica
Comandantes	
Británicos	**Alemanes**
David Beatty	Franz von Hipper
Fuerzas	
• 5 cruceros de batalla • 7 cruceros ligeros • 35 destructores	• 3 cruceros de batalla • 1 crucero acorazado • 4 cruceros ligeros • 18 destructores

Royal Navy:



CB británico HMS Lion, Tiger y el HMS Princess Royal por Lionel Wyllie

- 1.er escuadrón de cruceros de batalla (vicealmirante Sir David Beatty):
- 2do Escuadrón de Cruceros de Batalla (Contralmirante Sir Archibald Moore):
- 1er Escuadrón de Cruceros Ligeros (comandado por el Comodoro Goodenough)
- Fuerza de Harwich:
  - Flotillas de DD:
  - CL.
  - Primera Flotilla:
  - Segunda Flotilla:
- Flotilla de submarinos de ultramar

Los CL estaban armados con cañones de 6 pulgadas y eran capaces de alcanzar unos 30 nudos. Los DD estaban armados con dos o tres cañones de 4 pulgadas y tenían una capacidad de alrededor de 29 nudos con los destructores de la Clase 'M' capaces de alrededor de 35 nudos.

Armada Imperial Alemana:

- CB SMS Seydlitz: CB, SMS Moltke: CB SMS Derfflinger:
- Crucero Acorazado SMS Blücher.
- CL; SMS Stralsund, Rostock, Kohlberg y Graudenz, y 22 DD.

En Dogger Bank, cada buque tenía alrededor de 200 tripulantes adicionales de buques, que como el von der Tann, permanecían en el puerto.

Todos los buques de la Acción llevaban tubos lanzatorpedos.

Almirantes en la batalla

Británicos	Alemanes
• Vicealmirante Sir David Beatty • Contralmirante Sir Archibald Moore	• Contralmirante Hipper • Contralmirante Funke

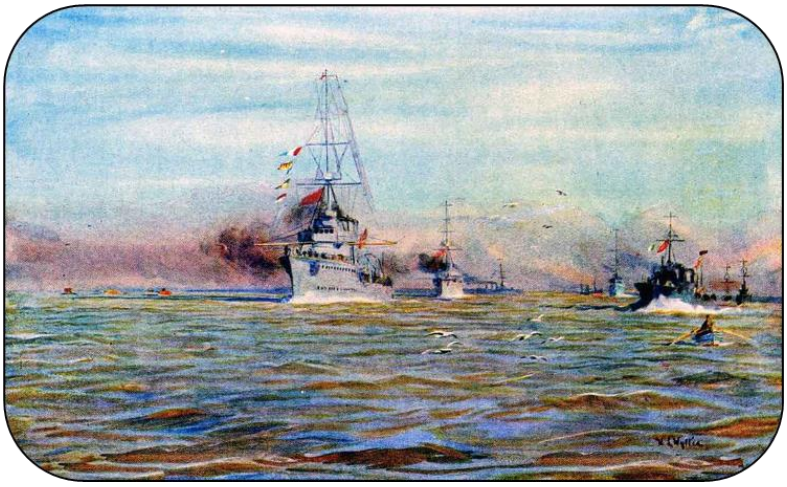
Ganador de la Batalla del Dogger Bank: El Escuadrón Alemán abandonó el área de acción a gran velocidad rumbo a sus puertos base, dejando hundido al SMS Blücher. Después de la acción, el Kaiser emitió instrucciones estrictas de que los principales buques de guerra de superficie no se arriesgarían nuevamente y despidió al comandante en jefe de la Flota de Alta Mar alemana. Los alemanes perdieron la acción.

Antecedentes de la Batalla del Dogger Bank

La posición estratégica de las armadas británica y alemana en Europa permaneció igual durante la 1ª Guerra Mundial. Aparte de las incursiones ocasionales para poner a prueba el temple de la Royal Navy, la poderosa Flota de Alta Mar alemana permaneció en sus bases en la franja del norte de Alemania frente all Mar del Norte, mientras que los submarinos alemanes y los corsarios de superficie intentaban interrumpir el comercio de Gran Bretaña en todo el mundo. La acción al norte de Dogger Bank el 24 enero 1915 fue una de esas incursiones y siguió a la serie de redadas en las ciudades costeras del norte de Inglaterra.

Naturaleza de la batalla de Dogger Bank:

La batalla fue esencialmente una "*persecución por popa*", los británicos persiguieron a los alemanes, con los buques de cada lado yendo "a toda máquina" durante la mayor parte del tiempo.



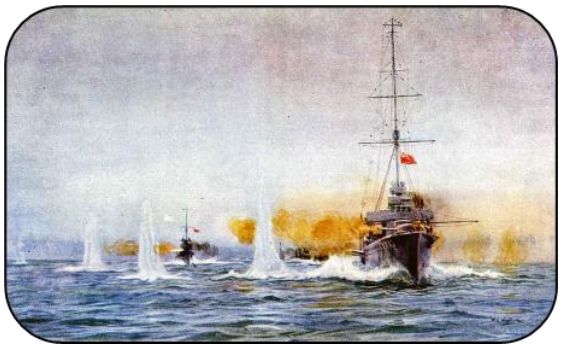
Cruceros Ligeros y destructores británicos zarpando de Harwich 24 enero

Las mejoras en su diseño y fabricación a fines del siglo XIX y principios del XX permitieron que los cañones navales lanzaran un inmenso proyectil explosivo con más frecuencia, precisión y distancias mayores que antes.

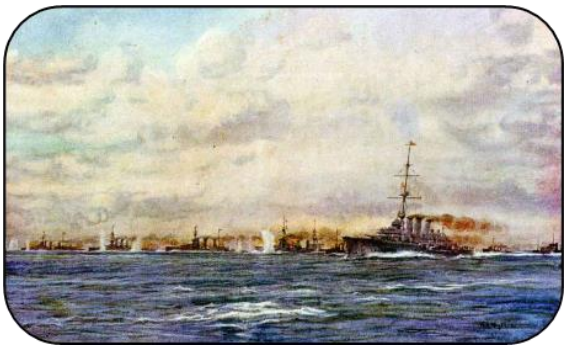
La preferencia alemana era disparar a distancias de alrededor de 7.000 yardas (4 millas). Antes de la guerra, los buques principales de la Royal Navy practicaban disparar a 14 000 yardas (8 millas). En Dogger los CB de Bank Beatty abrieron fuego a 20.000 yardas (11 millas).

El control de fuego fue visual. Al comienzo de la Gran Guerra, la Royal Navy estaba instalando un nuevo sistema central de control de fuego en sus naves capitales. Los alemanes continuaron usando el control de torre individual basado en la información de un telémetro en las partes superiores del barco.

Cuando varios buques estaban en acción, a menudo era difícil para los oficiales de control de artillería identificar sus propios tiros para corregir el alcance y la desviación.



Crucero HMS Aurora abriendo fuego contra el CL SMS Kohlberg, por Lionel Wyllie

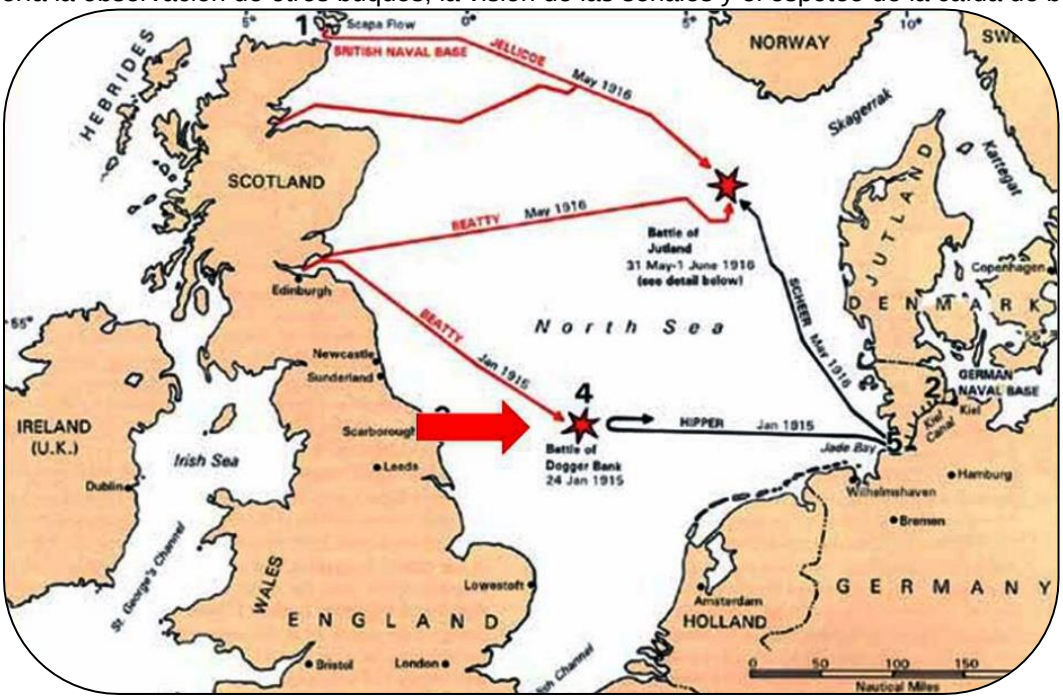


Fuerza de CB, en persecución del escuadrón del almirante Hipper: por Lionel Wyllie

Las órdenes permanentes para la flota británica eran que en la batalla todos los buques alemanes eran blanco, para garantizar que ningún buque enemigo se quedara sin ser impactado por el fuego británico. La práctica alemana era involucrar al buque británico en la *'furgoneta'* para interrumpir la conducción de la flota.

Todos los buques principales llevaban comunicaciones inalámbricas, pero todavía había una dependencia sustancial de las señales con banderas, desde las drizas de un buque, por semáforo y proyector.

Mientras que los buques más modernos quemaban petróleo (En Dogger Bank los BB clase Queen Elizabeth y los DD de clase 'M'), la mayoría de los buques de guerra alemanes y de la Royal Navy quemaban carbón, generando nubes de humo negro, particularmente a alta velocidad, que interfería la observación de otros buques, la visión de las señales y el espoteo de la caída de bala.



Batalla de Dogger Bank el 24 enero 1915

Consecuencias de la Batalla del Dogger Bank:

El Kaiser estaba furioso por la pérdida del crucero blindado SMS Blücher. Von Ingenohl fue retirado de su puesto como comandante en jefe de la flota alemana de alta mar y reemplazado por el almirante Hugo von Pohl.

Bajas	
Británicos	**Alemanes**
• 1 crucero de batalla fuera de servicio • 1 destructor fuera de servicio • 15 muertos • 21 heridos	• 1 crucero acorazado hundid • 1 crucero de batalla gravemente dañado • 974 muertos • 260 heridos

Las autoridades navales alemanas se tomaron un tiempo para dar una explicación de lo sucedido en la Acción Dogger Bank. Cuando lo hicieron, afirmaron que la fuerza británica estaba compuesta por trece buques grandes y siete cruceros pequeños.

El almirante Scheer escribió un relato de la batalla que era sustancialmente correcto, lo que sugiere que las autoridades navales alemanas sabían que su evaluación de la cantidad de buques británicos involucrados era inexacta.

Cruceros de Batalla alemanes

Hubo dos consecuencias importantes de la acción de Dogger Bank. La primera fue que el Kaiser ordenó que no se llevaran a cabo más operaciones en el Mar del Norte que pudieran poner en peligro a un buque importante. Esto se mantuvo hasta la incursión que condujo a la Batalla de Jutlandia el 31 de mayo de 1916.

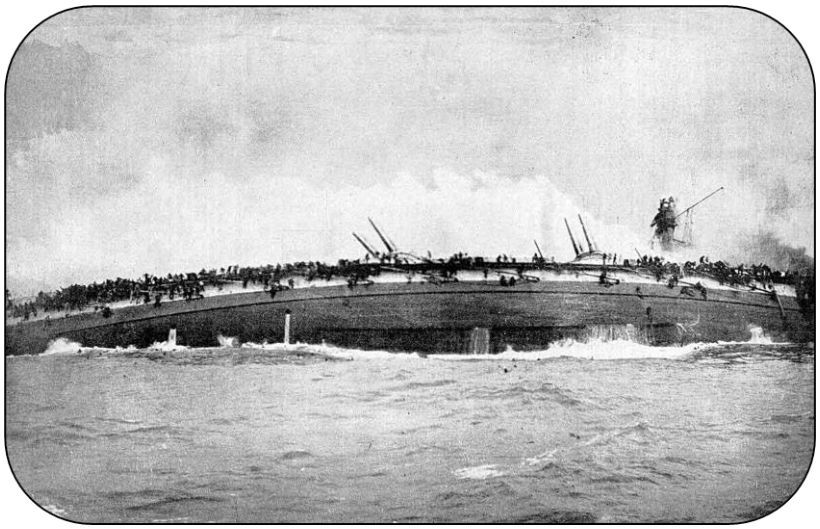
El segundo fue que la casi pérdida del SMS Seydlitz debido a los ataques iniciales con proyectiles hizo que las autoridades navales alemanas investigaran cuidadosamente la vulnerabilidad de los cruceros de batalla a los proyectiles que penetraban en sus áreas de manejo de municiones debajo de las torretas de los cañones. El resultado fue que se introdujeron mejores procedimientos de manejo de municiones y se rediseñaron y reforzaron las puertas y escotillas para evitar que los proyectiles penetraran en estas áreas.

Es lamentable que las autoridades navales británicas no investigaran más de cerca los daños causados a Lion. Esto podría haberlos llevado a tomar medidas similares en la flota de cruceros de batalla británica y posiblemente haber evitado la pérdida en la Batalla de Jutlandia de uno o todos los Invincible, Princess Royal y Queen Mary, perdidos probablemente debido a esta misma debilidad.

Buque insignia de Beatty, HMS Lion dañado gravemente por Willy Stoewer

El hecho de que Lion sobreviviera a los impactos que recibió probablemente se debió a los esfuerzos de su artillero autorizado Alexander Grant, quien revirtió en Lion los atajos instituidos en la flota de cruceros de batalla para acelerar la velocidad de disparo y restauró los procedimientos reglamentarios de manejo de municiones y barreras a prueba de destellos. mientras se aseguraba de que disparar fuera tan rápido como antes.

En el lado británico, el almirante Moore fue destituido del mando por no seguir los buques en retirada de Hipper.



Crucero acorazado SMS Blücher se da vuelta y hunde

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos LXIX y LXX.
- United States Naval Academy. “The United States and World Sea Power.” New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 475 a 494.
- The Royal Navy and the War at Sea 1914-1919. Martin Mace & John Grehan. 2014. Pen & Sword Maritime.

Enlaces de Interés

- 1914: https://www.youtube.com/watch?v=PbwH1ZBnYds
- 1915: https://www.youtube.com/watch?v=YSzHDW0IsoE&has_verified=1
- Coronel: https://www.youtube.com/watch?v=gZ8Cx2KyoNc
- Falklands: https://www.youtube.com/watch?v=WBlZhSQcwCI&t=375s
- Dogger Bank: https://www.youtube.com/watch?v=u2tQgvmE8s8&t=51s
- Endem: https://www.youtube.com/watch?v=51FXgQOoppw

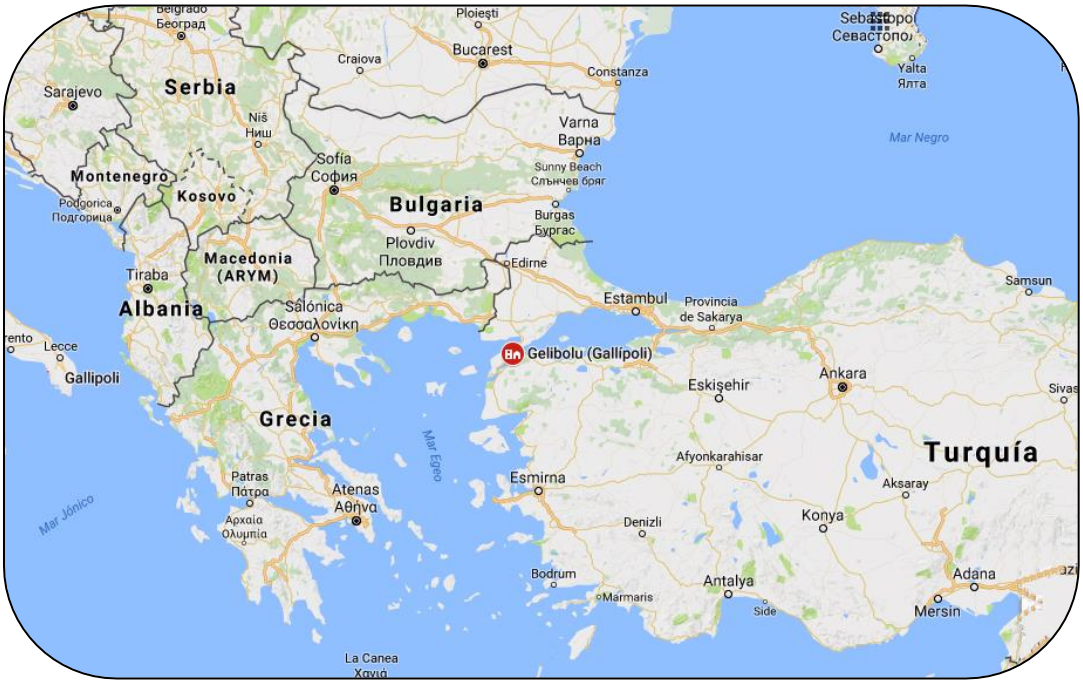
CAPÍTULO 13 LA CAMPAÑA DE GALLIPOLI O DE LOS DARDANELOS

Contenido: Solución de Churchill al problema ruso. Preparativos turcos en Los Dardanelos. Etapas del plan británico. Preparación del asalto anfibio a Gallipoli. Desembarco anfibio en Gallipoli. Sostenimiento de la posición británica y retirada.[249]

Situación Histórica

A fines de 1914 Alemania había detenido la ofensiva rusa en el frente Este, bloqueándole además el comercio con su flota en el Báltico y con la cooperación turca en Los Dardanelos. En el gabinete de guerra británico, varias iniciativas de actuar sobre los flancos del frente occidental alemán se habían estrellado con la decisión de Lord Kitchener de mantener concentrado el esfuerzo de la guerra en dicho frente. La fuerza principal de la flota inglesa debía mantenerse en el Mar del Norte bloqueando cualquier intento de salir al Atlántico de su homónima alemana. Entonces, surgió la urgente solicitud de la asfixiada Rusia a su aliada Inglaterra.

La Solución de Churchill al Problema Ruso



La operación de diversión en la zona del Egeo, solicitada el 2 de enero de 1915 por los rusos para aliviar la presión germana en el frente oriental, fue aprobada finalmente por el ministro de guerra inglés Lord Kitchener, pero desafiando a Churchill, Primer Lord civil del Almirantazgo británico, a que la ejecutara sin el concurso de tropas de Ejército. El almirante Fisher, Primer Lord del Mar, al ser consultado sobre esta operación, recomendó que los rusos apoyaran en la boca del Bósforo mientras Inglaterra operaba sobre la boca de Los Dardanelos con 75.000 hombres. Estas tropas asegurarían la entrada de los Dreadnought que bombardearían Constantinopla tras navegar las restringidas aguas del Mar de Mármara. Por otra parte, el almirante Jackson le advirtió a Churchill que, si las fuerzas terrestres no controlaban las baterías terrestres, aquéllas hundirían a los buques que transportaran las tropas, frustrando así el intento de ocupar Constantinopla.

No obstante, Churchill creía que el desarrollo tecnológico de la artillería naval de grueso calibre bastaría para cumplir la misión. El ministro consultó también al VA Carden, comandante Naval del Egeo, quién le propuso como plan de acción: destruir los fuertes de la entrada a Dardanelos, barrer los campos minados sembrados de allí a la angostura, destruir los tubos lanza torpedos (TLT) fijos del istmo y entrar entonces al Mar de Mármara.

[249] Capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

Preparativos Turcos en los Dardanelos

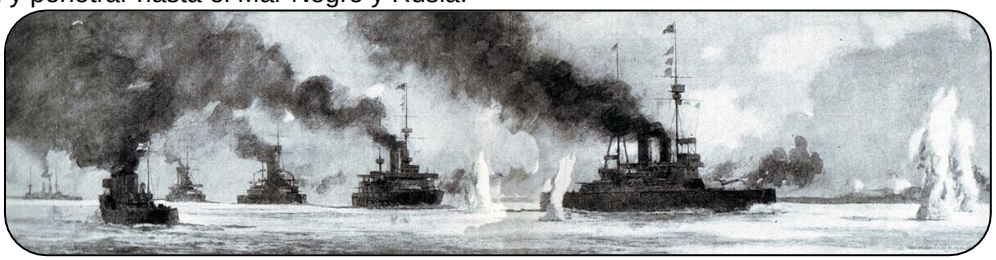
El general alemán von Sanders, al mando de las fuerzas terrestres turcas, había asignado una alta prioridad a la defensa del Bósforo entrenando permanentemente a sus tropas para realizar una campaña móvil de infantería y artillería. El almirante von Usedom, a cargo de la defensa de los Dardanelos, había centrado sus esfuerzos en sembrar campos de minas submarinas y fortalecer las posiciones costeras. Con la cooperación de von Sanders los ingenieros militares prepararon caminos para reforzar la artillería desde el Bósforo hasta los Dardanelos, sin que el servicio de inteligencia británico lo advirtiera.

250

Estrecho de los Dardanelos y península de Gallipoli

Primera Etapa del Plan Británico, ataque Naval a los Dardanelos-[251]

La campaña naval inicial de los Aliados apuesta por sacar a Turquía de la Primera Guerra Mundial y penetrar hasta el Mar Negro y Rusia.



Las flotas británica y francesa atacan las fortificaciones turcas en los Dardanelos

Los Dardanelos y Gallipoli: la campaña durante 1915 realizada por los británicos y los franceses, utilizando buques de guerra británicos, franceses y australianos y tropas británicas, francesas, australianas, neozelandesas e indias, para tomar la península de Gallipoli, penetrar la vía fluvial de los Dardanelos y capturar Constantinopla. sacando así al Imperio Turco Otomano de la Primera Guerra Mundial.

250 https://hmong.es/wiki/Gallipoli_Campaign

251 https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-gallipoli-campaign-part-i-the-naval-attack-on-the-dardanelles/

Fecha	19 febrero 1915 a enero 1916
Lugar	la península de Gallipoli forma la costa norte de los Dardanelos, la estrecha vía fluvial que va desde la esquina noreste del Mar Egeo hasta el Mar de Mármara, la ciudad de Constantinopla (en 1915, la capital del Imperio Turco Otomano) y luego a el mar Negro.
Beligerantes	tropas británicas, australianas y neozelandesas con tropas francesas apoyadas por buques de guerra británicos y franceses contra tropas turcas y buques dirigidos por altos oficiales alemanes.
Generales	el general Sir Ian Hamilton dirigió las tropas de la Entente (británica, francesa, australiana, neozelandesa e india) hasta que fue reemplazado por el general Sir Charles Munro en diciembre de 1915. El general Eric Liman von Sanders, un oficial alemán, comandó las tropas turcas. El vicealmirante Carden estuvo al mando de las flotas británica y francesa hasta mediados de abril de 1915, cuando fue reemplazado por su comandante adjunto, el vicealmirante de Robeck. El almirante Guépratte comandaba los buques de guerra franceses.
Ganador	El resultado final fue que los aliados de la Entente, Gran Bretaña y Francia, se retiraron de la península de Gallipoli en diciembre de 1915 y enero de 1916 dejando a los turcos victoriosos.

El ataque naval a los Dardanelos

Antecedentes: La campaña de Gallipoli (también conocida como los Dardanelos) duró desde el 19 de febrero de 1915 hasta que los poderes de la Entente se retiraron definitivamente el 8 de enero de 1916.

Los Dardanelos es la vía fluvial de cincuenta millas de largo desde el Mar Egeo hasta el Mar de Mármara. En el extremo nororiental del Mar de Mármara se encuentra Constantinopla, ahora Estambul, en el estrecho canal, el Bósforo, que conduce al Mar Negro. Gallipoli es la península montañosa de tierra a lo largo de la costa norte de los Dardanelos.

Acorazados y cruceros británicos bombardeando las angosturas de los Dardanelos

La campaña de Gallipoli dio lugar a controversias desde sus inicios. La campaña es de gran importancia en Australia y Nueva Zelanda debido a la destacada participación de tropas de esos países y sus cuantiosas pérdidas. Gallipoli se describe como el evento que hizo que estos dos dominios "llegaran a la mayoría de edad".

El objetivo de la campaña de Gallipoli era permitir que las flotas de la Entente capturaran Constantinopla y sacaran a Turquía de la Gran Guerra.

Mapa de entrada a los Dardanelos con el cabo Heles en la península, Kum Kale en el sector de las angosturas de Chanak:

Como ha descrito Winston Churchill en sus escritos sobre la Gran Guerra, cada paso que dieron las autoridades británicas y francesas durante 1915 para fortalecer las operaciones contra los turcos en los Dardanelos llegó aproximadamente con un mes de retraso y, si se hubiera tomado antes, bien podría haber sido decisivo.

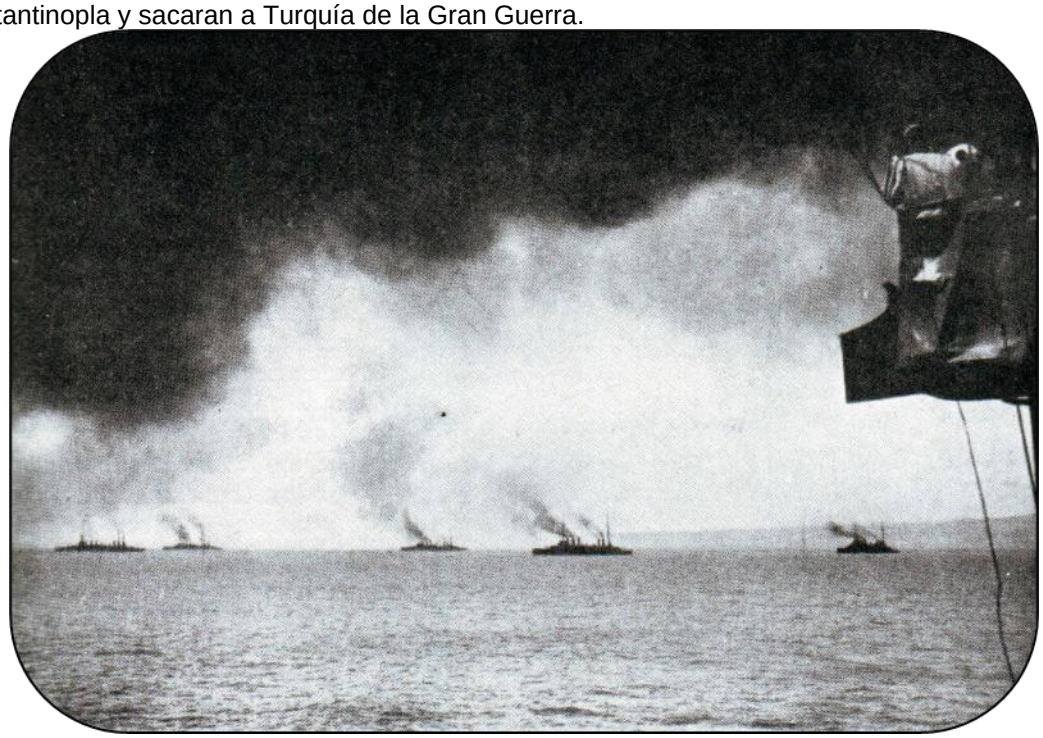
Acorazado HMS Agamemnon bombardeando el estrecho de los Dardanelos-

El trasfondo de la campaña de los Dardanelos, tanto en el mar como en la tierra, fue la posición adoptada por el Imperio Turco Otomano al estallar la Primera Guerra Mundial. A lo largo del

siglo XIX, Gran Bretaña fue la principal influencia extranjera sobre la corte otomana. Para 1914 esa influencia era tal que la Marina turca estaba al mando de un almirante británico. Desde el cambio de siglo, cuando parecía probable que la guerra inminente sería entre Alemania, Austria e Italia por un lado y Francia, Rusia y Gran Bretaña por el otro, el gobierno alemán dedicó un esfuerzo y recursos considerables a cortejar a los otomanos con el objetivo de haciendo que los turcos pelearan la Gran Guerra del lado de las Potencias Centrales (Alemania y Austria).

La campaña de Gallipoli dio lugar a controversias desde sus inicios. La campaña es de gran importancia en Australia y Nueva Zelanda debido a la destacada participación de tropas de esos países y sus cuantiosas pérdidas. Gallipoli se describe como el evento que hizo que estos dos dominios "llegaran a la mayoría de edad".

El objetivo de la campaña de Gallipoli era permitir que las flotas de la Entente capturaran Constantinopla y sacaran a Turquía de la Gran Guerra.



Cruceros británicos y franceses en el Mediterráneo Oriental

Como ha descrito Winston Churchill en sus escritos sobre la Gran Guerra, cada paso que dieron las autoridades británicas y francesas durante 1915 para fortalecer las operaciones contra los turcos en los Dardanelos llegó aproximadamente con un mes de retraso y, si se hubiera tomado antes, bien podría haber sido decisivo.

Sultán Osman I: uno de los dos acorazados en construcción en los astilleros británicos en 1914 vendido a la armada turca, uno de estos buques financiado por suscripción pública turca. El acorazado fue requisado por el gobierno británico y se unió a la Gran Flota de la Royal Navy como HMS Agincourt.

En 1914 se estaban construyendo dos acorazados modernos en astilleros británicos para la marina turca, uno de estos buques financiado por suscripción pública turca.

Con la declaración de guerra británica a Alemania, luego de la invasión alemana de Bélgica, el gobierno británico se apoderó de los dos buques turcos para la Royal Navy, lo que provocó un aumento del sentimiento antibritánico en Turquía. Dos cruceros alemanes, el SMS Goeben y el Breslau, escaparon por el Mediterráneo hasta Constantinopla, donde los alemanes donaron los cruceros a Turquía.

Desde el final de las guerras de los Balcanes en 1912, el ejército turco fue sometido a un programa de modernización por parte de un equipo de oficiales alemanes dirigido por el general Liman von Sanders. En los meses previos a la Gran Guerra, un cambio en el gobierno turco permitió a Enver Pasha, un general proalemán, dominar la política turca.

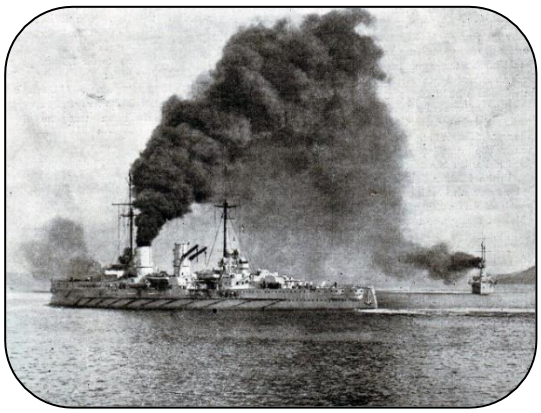
El 28 de octubre de 1914, el Imperio Otomano declaró la guerra a Gran Bretaña y Francia. Un escuadrón naval anglo-francés estableció inmediatamente un bloqueo en el extremo egeo de los Dardanelos.

General Eric Liman von Sanders and su Estado Mayor. Von Sanders fue nombrado CJE turco en 1915 y condujo la defensa de Gallipoli

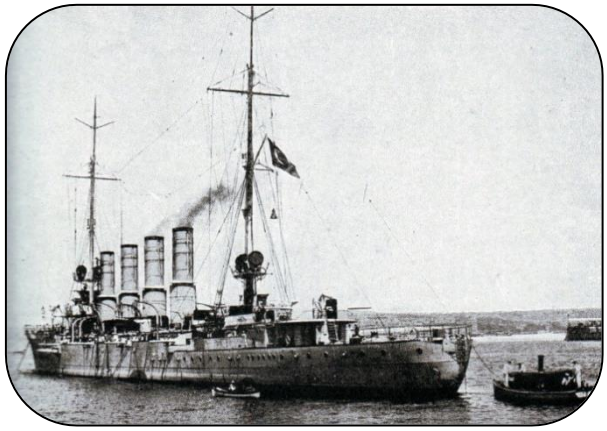
Enver Pasha: ministro de Guerra otomano.

Una serie de factores hicieron muy deseable que Gran Bretaña y Francia penetraran en los Dardanelos. A grandes rasgos estos factores fueron:

1) Establecer una ruta marítima hacia Rusia. A fines de 1914, Rusia necesitaba 1 millón y medio de rifles para reequipar a su ejército después de su derrota ante los alemanes en Tannenberg y otras batallas. Rusia gastaba 35.000 proyectiles de artillería a la semana frente a su capacidad industrial para producir solo 25.000 proyectiles al mes. Con el cierre del Báltico por parte de la flota alemana, Rusia no pudo importar las armas que necesitaba ni exportar cereales para generar créditos extranjeros para Rusia y proporcionar alimentos a Gran Bretaña y Francia.
2) Rusia necesitaba ejercer presión contra los turcos para ayudar a su ejército en el Cáucaso.
3) Una derrota de Turquía haría mucho para llevar a Grecia, Bulgaria y Rumania a la guerra del lado de Gran Bretaña y Francia. Esto a su vez reduciría la presión sobre Serbia, bajo el ataque de los austriacos.



SMS Goeben: que escapó a Constantinopla en 1914 y se incorpora la marina turca.



SMS Breslau: Crucero ligero que escapó a Constantinopla en 1914 y se incorpora la marina turca.

A principios de 1915, el Frente Occidental se estableció en la fase de "Guerra de Trincheras" con los flancos de cada lado fijados en el mar en un extremo y la frontera suiza en el otro. Parecía

poco probable que cualquiera de las partes pudiera lograr una decisión en Francia. Esto fue confirmado para Gran Bretaña por las Batallas de Loos y Neuve Chapelle a principios de 1915, los británicos perdieron bajas sustanciales por pocas ganancias.

Una escuela de pensamiento importante en el gobierno británico consideró que se podría lograr más con un ataque al Imperio Otomano en los Dardanelos, una opinión reforzada por las preocupaciones británicas sobre la seguridad de Egipto y el Canal de Suez, la ruta más directa de Gran Bretaña a la India. Australia y Nueva Zelanda, que el Imperio Otomano amenazó.

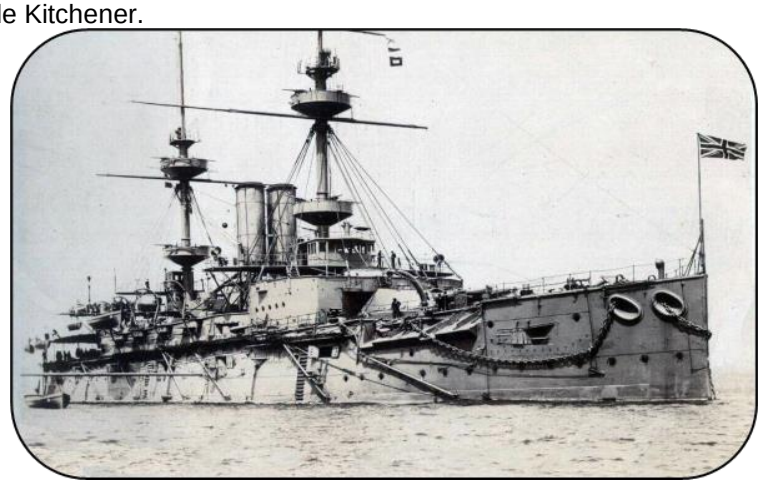
El apoyo para tomar medidas en los Dardanelos fluctuó a lo largo de 1915, y los argumentos de contrapeso provinieron del considerable y a menudo abrumador lobby del Frente Occidental.

El comandante en jefe francés, general Joffre, se mantuvo enfáticamente en contra de cualquier dilución del esfuerzo francés y británico contra los alemanes en Francia. El mariscal de campo Sir John French, comandante en jefe británico en Francia, opinaba lo mismo que el punto decisivo era Francia. Muchos de los oficiales más importantes del ejército británico estaban sirviendo en Francia y estuvieron de acuerdo con su comandante.

Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo 1914, con almirantes Madden & Jellicoe.

El soldado británico más influyente fue Lord Kitchener, el secretario de Estado para la Guerra. Kitchener había servido durante gran parte de su carrera militar temprana en el Mediterráneo oriental y estaba bien informado sobre el Imperio Otomano, incluso hablaba algo de turco. Kitchener sopló caliente y frío en la empresa de Gallipoli.

El principal apoyo para la acción en los Dardanelos provino del Almirantazgo Británico bajo el Primer Lord, Winston Churchill, y diversos elementos de los gobiernos británico y francés con el apoyo vacilante de Kitchener.



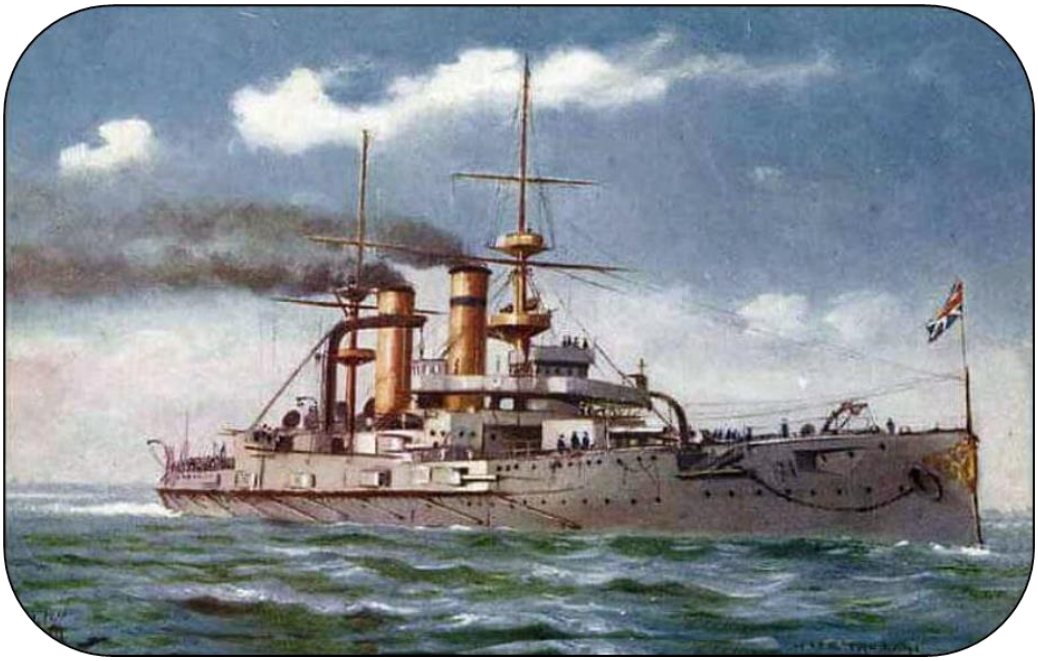
HMS Majestic: BB pre-Dreadnought

Una vez que se adoptó el principio de tal ataque, la decisión pasó a ser si debiese ser un ataque puramente naval o una operación combinada con fuerzas terrestres en la península de Gallipoli.

Esto planteó el siguiente problema que plagaría toda la operación de Gallipoli: la escasez de fuerzas y equipos militares.

La Fuerza Expedicionaria Británica fue a Francia en agosto de 1914 con cuatro divisiones de infantería y una división de caballería formada por tropas regulares y reservistas. El extenso sistema de formaciones de Infantería Territorial y Caballería se utilizó para líneas de comunicación y defensa interna.

Lord Kitchener, uno de los pocos oficiales con la firme creencia de que la guerra sería de una duración considerable, inmediatamente comenzó el levantamiento de nuevas unidades del ejército. Se enviaron otras dos divisiones regulares de infantería a Francia y, posteriormente, otras dos divisiones, la 28 y la 29., se formaron a partir de batallones regulares de infantería que regresaban de las colonias.



HMS Triumph: BB pre-Dreadnought, fue trasladado desde Hong Kong con 100 soldados para la campaña de los Dardanelos

En 1915 se dispusieron refuerzos para la campaña de Gallipoli desde varios puntos, pero nunca en tiempo suficiente para que sean decisivos.

La sustancial expansión del ejército británico planteó inmensos problemas de abastecimiento. A fines de 1914, Gran Bretaña tenía un gran número de soldados en entrenamiento, que necesitaban uniformes y armas.

Además, las tropas que ya estaban en acción necesitaban cantidades significativamente mayores de equipo y municiones de lo que se había previsto en la planificación anterior a la guerra. En un mes de la batalla de Loos, la artillería británica disparó más proyectiles que los que se habían disparado en los tres años de la guerra de Sudáfrica.

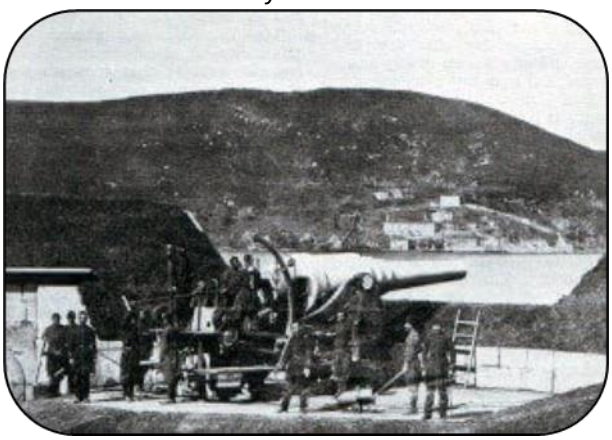
La guerra de trincheras requería armas especializadas no previstas antes de la guerra: en particular, morteros de trinchera y granadas (llamadas durante la guerra "bombas").

Se requerían muchas más ametralladoras y cañones de campaña, al igual que cañones más pesados. Estas demandas crearon una crisis significativa para el gobierno, que solo se superó al movilizar la mayor parte de la capacidad industrial británica anterior a la guerra para la fabricación de municiones, un proceso que no se completó hasta mediados de 1916.

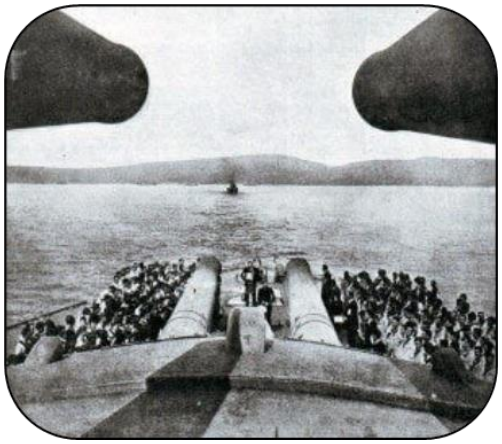
A lo largo de 1915, las tropas británicas en Francia primero pidieron suministros de equipo y municiones, dejando cantidades totalmente inadecuadas para las tropas en otros teatros. No se suministraron bombas en ningún momento a las tropas de Gallipoli, a pesar de la clara necesidad de bombas en los combates de trinchera cuerpo a cuerpo.

Los suministros de municiones siempre fueron inadecuados en la operación Gallipoli, particularmente municiones de artillería. Para la acción contra los sistemas de trincheras, la munición de arma más efectiva era la de alto explosivo. La mayor parte de la munición suministrada a las tropas en Gallipoli era metralla y en cantidades insuficientes.

La sustancial expansión del ejército británico planteó inmensos problemas de abastecimiento. A fines de 1914, Gran Bretaña tenía un gran número de soldados en entrenamiento, que necesitaban uniformes y armas.



Cañón en los Dardanelos, antes del bombardeo



Cañones de 15 pulgadas del HMS Queen Elizabeth frente a los Dardanelos

Además, las tropas que ya estaban en acción necesitaban cantidades significativamente mayores de equipo y municiones de lo que se había previsto en la planificación anterior a la guerra. En un mes de la batalla de Loos, la artillería británica disparó más proyectiles que los que se habían disparado en los tres años de la guerra de Sudáfrica.

La guerra de trincheras requería armas especializadas no previstas antes de la guerra: en particular, morteros de trinchera y granadas (llamadas durante la guerra "bombas").

Se requerían muchas más ametralladoras y cañones de campaña, al igual que cañones más pesados. Estas demandas crearon una crisis significativa para el gobierno, que solo se superó al movilizar la mayor parte de la capacidad industrial británica anterior a la guerra para la fabricación de municiones, un proceso que no se completó hasta mediados de 1916.

A lo largo de 1915, las tropas británicas en Francia primero pidieron suministros de equipo y municiones, dejando cantidades totalmente inadecuadas para las tropas en otros teatros. No se suministraron bombas en ningún momento a las tropas de Gallipoli, a pesar de la clara necesidad de bombas en los combates de trinchera cuerpo a cuerpo.

BB franceses en Mudros, en 1915 : St Louis, Charlemagne y Suffren.

Los suministros de municiones siempre fueron inadecuados en la operación Gallipoli, particularmente municiones de artillería. Para la acción contra los sistemas de trincheras, la munición de arma más eficaz era la de alto explosivo. La mayor parte de la munición suministrada a las tropas en Gallipoli era metralla y en cantidades insuficientes.

El número de cañones pesados y de campaña proporcionados a las formaciones británicas y ANZAC fue totalmente inadecuado para las operaciones ofensivas contra la oposición atrincherada.

La Royal Navy tenía su propia preocupación: asegurarse de que hubiera suficientes buques en la Gran Flota, la principal fuerza naval británica en el Mar del Norte, para derrotar a la Flota de Alta Mar alemana si se aventuraba en el Mar del Norte desde su base. red de bases en la costa alemana.

La fórmula para la Royal Navy era simple; tenía que haber una cantidad suficiente de acorazados y cruceros de batalla con la velocidad, el ancho del blindaje y el tamaño del cañón necesarios para combatir las naves capitales alemanas (en general Dreadnoughts y post-Dreadnoughts). Eso dejó un número significativo de buques más viejos de velocidad, blindaje y armamento inadecuados para calificar para la Gran Flota, pero más que suficientes para usar en el Mediterráneo y atacar la capital otomana, Constantinopla. Estos fueron los buques en su mayoría que se ensamblaron frente a los Dardanelos bajo el mando de los almirantes Carden, de Robeck y Wemyss.

En enero de 1915, ante la ausencia de tropas para montar un desembarco en la Península de Gallipoli, el Gabinete de Guerra Británico resolvió lanzar un ataque naval por los Dardanelos con el objetivo de tomar Constantinopla. En un telegrama enviado el 5 de enero de 1915, el almirante Carden, comandante en jefe naval, informó al gabinete de guerra británico que un asalto naval a los Dardanelos podría tener éxito con una gran cantidad de buques. Se decidió dar este paso y se concentraron las fuerzas en el Mediterráneo oriental para montar el ataque.

Las armadas británica y francesa tomaron el puerto de Mudros en la isla griega de Lemnos para usarlo como base y la flota conjunta se reunió allí para el ataque a los Dardanelos.

Los Dardanelos tienen unas 47 millas de longitud. En el extremo del Egeo, su ancho varía entre 4 y 6 millas, cerrándose en el Estrecho, a mitad de camino, a una milla, antes de ensancharse cuando se acerca al Mar de Mármara. Es un canal profundo con una fuerte corriente que corre de este a oeste contra los buques que entran desde el Mediterráneo. Se colocaron fuertes turcos con cañones y varias baterías de cañones a lo largo de cada orilla.

La operación de ataque implicaría un bombardeo de las posiciones costeras turcas seguido de una incursión por los Dardanelos en la que los dragaminas encontrarían y retirarían las minas turcas mientras los grandes buques protegían a los dragaminas del bombardeo desde las posiciones fijas en la costa y baterías de armas móviles que se mueven por el interior.

La esquina nororiental del Egeo está sujeta a tormentas y clima adverso que interfirió con la actividad naval y aérea a lo largo de 1915.

Acorazado francés Suffren

Los buques británicos y franceses se desplegaron en el Mediterráneo oriental:

- HMS Queen Elizabeth: el acorazado más moderno de Gran Bretaña con seis cañones de 15 pulgadas estuvo disponible porque se le pidió que realizara pruebas de artillería antes de unirse a la Gran Flota en el Mar del Norte. La reina Isabel fue

enviada al Mediterráneo para llevar a cabo sus pruebas de artillería contra los turcos durante el forzamiento de los Dardanelos.

- HMS Prince George, Irresistible, Cornwallis, Ocean, Lord Nelson, Swiftsure y Triumph: todos los acorazados anteriores al Dreadnought son demasiado viejos para servir en la Gran Flota.
- HMS Vengeance y Canopus: ambos acorazados anteriores al Dreadnought demasiado viejos para servir en la Gran Flota. Canopus formó parte del escuadrón del almirante Craddock frente a Chile en otoño de 1914 en la Batalla de Coronel y participó en la Batalla de las Islas Malvinas el 8 de diciembre de 1914.
- HMS Albion: un acorazado anterior al Dreadnought enviado desde el Cabo de Buena Esperanza.
- HMS Victorious, Mars, Magnificent y Hannibal: todos los acorazados anteriores al Dreadnought destinados a ser desguazados e indultados para servir en la operación de los Dardanelos.
- HMS Indefatigable e Inflexible: ambos cruceros de batalla adjuntos a la Flota de los Dardanelos. Indefatigable estaba estacionado en el Mediterráneo y debía ser relevado por Inflexible desde el Mar del Norte. Ambos quedaron para la operación de los Dardanelos. Inflexible fue uno de los dos cruceros de batalla del almirante Sturdee en la Batalla de las Islas Malvinas el 8 de diciembre de 1914.
- Bouvet, Charlemagne, Gaulois y Suffren: todos los acorazados franceses anteriores al Dreadnought comandados por el contraalmirante Guépratte.

Batería pesada turca en el estrecho de los Dardanelos

La mayoría de estos buques capitales, además del Queen Elizabeth, montaban un armamento principal de cañones de 12 pulgadas.

La flota en el Mediterráneo Oriental también comprende cruceros ligeros, destructores, submarinos y varios escuadrones de dragaminas.

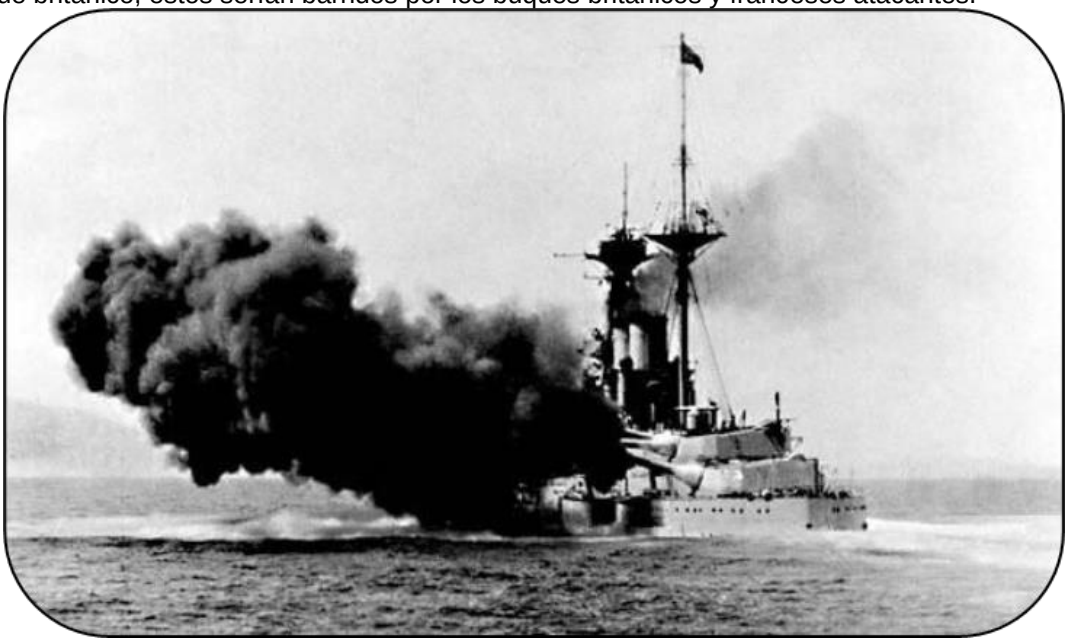
Más adelante en la campaña, la flota naval se reforzó con los Monitores de nueva construcción (buques de poco calado montados con cañones de entre 6 y 12 pulgadas diseñados específicamente para el bombardeo en tierra).

El ataque naval

Como el ejército se negó a poner a disposición tropas para una operación en los Dardanelos, las autoridades navales se reconciliaron con atacar solo con buques. El personal del almirante Carden elaboró un plan detallado cuyo objetivo era aplastar las defensas costeras turcas, forzar un paso a través de los Dardanelos, ingresar al Mar de Mármara y capturar la capital otomana de Constantinopla, obligando a Turquía a hacer las paces.

Los Dardanelos fueron reconocidos por submarinos británicos y franceses, de los cuales el primero fue el B11, comandado por el comandante Holbrook, que inició su patrullaje el 13 de diciembre de 1914. En el transcurso de este viaje, el B11 hundió el anciano acorazado turco Messudiyeh, por el cual Holbrook recibió el Victoria Cruz.

Estos reconocimientos y otras observaciones revelaron que los turcos, bajo la supervisión alemana, habían colocado varias líneas de minas a través de los Dardanelos. Según el plan de ataque británico, estos serían barridos por los buques británicos y franceses atacantes.



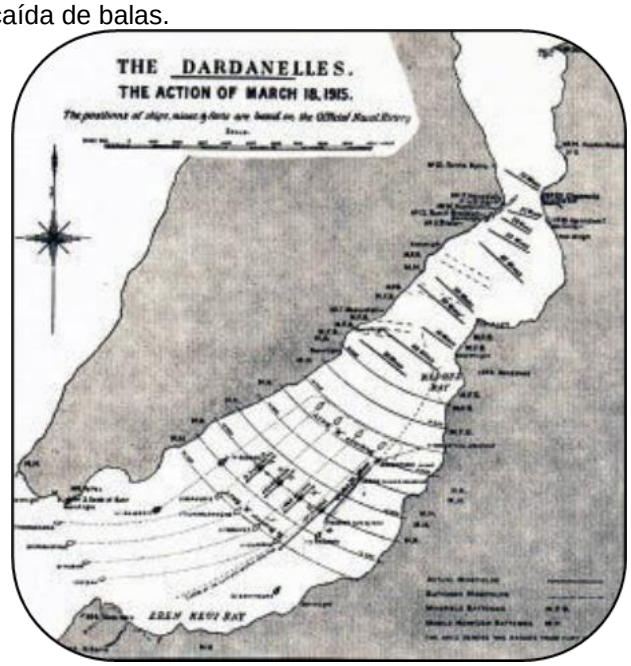
Acorazado HMS Queen Elizabeth disparando salva de 15 pulgadas.

19 de febrero de 1915: El ataque de los buques británicos y franceses comenzó el 19 de febrero de 1915. Los primeros fuertes turcos en ser bombardeados fueron los de la entrada de los Dardanelos, Sed el Bahr en el Cabo Helles y Kum Kale en la costa sur asiática, con sus baterías asociadas. Por la mañana, el bombardeo fue realizado a larga distancia por Agamemnon, Cornwallis, Vengeance, Triumph, Inflexible, Bouvet, Suffren y Gaulois. Los destructores proporcionaron escoltas mientras que otros buques informaron de la caída de balas.

En la tarde del 19 de febrero, varios buques cerraron el campo de tiro y continuaron disparando contra los fuertes bajo su propia observación.

Los buques se retiraron al anochecer. Los fuertes turcos, aunque sufrieron daños, no quedaron fuera de servicio y muchas de sus armas permanecieron en servicio. Una dificultad para los buques británicos era que estaban equipados con proyectiles perforantes en lugar de los proyectiles de alto explosivo necesarios para el bombardeo terrestre, por lo que solo el material golpeado directamente por un proyectil sufría daños.

Entonces intervino el mal tiempo, de modo que el ataque se detuvo durante varios días.



Plan de ataque de buques británicos y franceses

25 de febrero de 1915: El bombardeo se reanudó en la mañana del 25 de febrero de 1915 a larga distancia por el HMS Queen Elizabeth, Agamemnon, Irresistible y Gaulois, al que se unieron a media mañana el Vengeance, Cornwallis, Suffren y Charle-magne. Se infligieron daños considerables a los fuertes turcos.

Por la tarde, varios de los buques atacaron los fuertes a quemarropa dejándolos fuera de combate, aunque solo temporalmente.

Los dragaminas británicos pudieron comenzar su trabajo y limpiaron gran parte del canal de minas en la mañana del 26 de febrero, lo que permitió a Albion, Vengeance y Majestic enfrentarse a Fort Dardanus, ubicado en la costa asiática al comienzo de las angosturas.

En Cape Helles, los grupos de la Royal Marine se desembarcaron para completar la demolición de los fuertes. El grupo de desembarco en Kum Kale en la costa asiática fue rechazado por las tropas turcas. La facilidad con la que los infantes de marina desembarcaron en Gallipoli indica la falta de defensas turcas en la península y contrasta con la feroz lucha requerida a fines de abril de 1915. cuando los desembarcos finalmente se produjeron con fuerza.

2, 3 y 4 de marzo de 1915

El 2 de marzo, los buques bombardearon las posiciones turcas en los Estrechos. Al mismo tiempo, los buques franceses avanzaron por el Golfo de Saros en la costa norte de Gallipoli y bombardearon el área de Bulair, donde los Tur- El ejército kish mantuvo una línea defensiva en el cuello de la península.

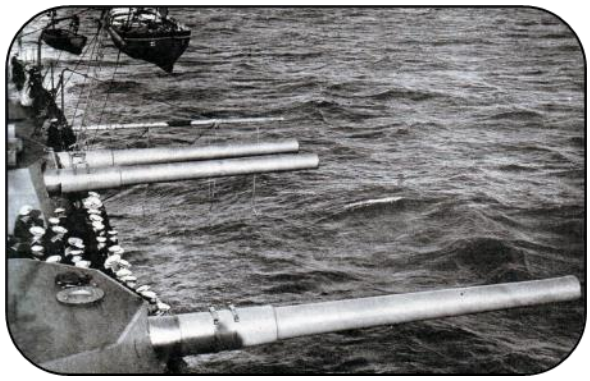
El 4 de marzo, un destacamento de la Royal Marine del HMS Irresistible aterrizó en Kum Kale para completar la destrucción de las obras defensivas, pero las tropas turcas lo obligaron a regresar a sus buques, a pesar del apoyo de fuego del crucero ligero HMS Amethyst y una fuerza de destructores.

5 al 18 de marzo de 1915

El ataque a las angosturas comenzó el 5 de marzo de 1915. Los fuertes turcos estaban más fuertemente defendidos que los de la desembocadura de los Dardanelos y montaban cañones de entre 9 y 14 pulgadas de calibre. Se afirma que los turcos desplegaron minas flotantes arrastradas por el canal por la corriente, además de campos de minas fijos, creando un peligro adicional sustancial para los buques británicos y franceses que atacaban. (Es muy posible que las "minas flotantes" fueran minas amarradas que los buques británicos y franceses no pudieron identificar. Las minas flotantes eran relativamente fáciles de detectar y destruir y habrían sido un desperdicio de un recurso valioso).

El HMS Queen Elizabeth disparó indirectamente desde el golfo de Saros al norte de la península de Gallipoli, a doce millas de distancia, y los hidroaviones de la Royal Navy informaron sobre la caída de los disparos en los fuertes turcos en las angosturas

El patrón de ataque continuó durante dos semanas con el Queen Elizabeth, acompañado por el Inflexible y el Prince George, disparando desde el golfo de Saros mientras otros buques capitales se enfrentaban a los fuertes turcos desde el interior de los Dardanelos. El daño a las instalaciones de la costa turca fue sustancial.



Cañones del HMS Lord Nelson: acorazado pre Dreadnought, participó en los Dardanelos:

Mientras tanto, los dragaminas despejaron los accesos a las angosturas cubiertos por el fuego de los cruceros ligeros y destructores británicos, que se enfrentaron a las baterías móviles turcas en la costa. Los barredores de minas se vieron considerablemente obstaculizados por la fuerte corriente adversa que fluía por el canal.

En la noche del 14 de marzo de 1915, el HMS Amethyst se enfrentó a las baterías turcas en Kephez Point mientras cubría las operaciones de barrido de minas y sufrió graves daños y pérdida de vidas.

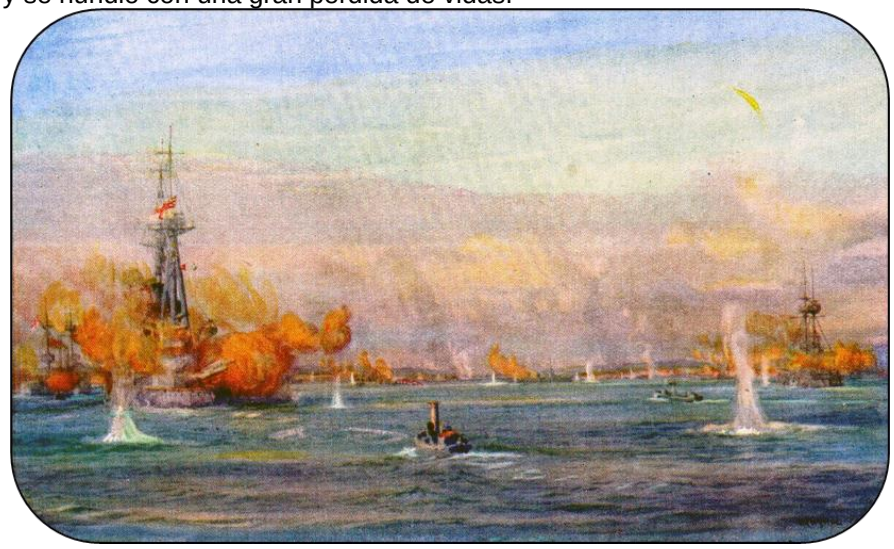
El 18 de marzo de 1915 fue el último día del intento de forzar los Dardanelos con buques. Se pensó que la operación de barrido de minas había tenido éxito con todas las líneas de minas amarradas eliminadas.

Los buques capitales británicos y franceses navegaron hacia Chanak, siguiendo un curso en zigzag para que el fuego pudiera dispararse en cada costa, con la intención de navegar a través de los Estrechos y hacia el Mar de Mármara.

La primera línea comprendía los acorazados franceses Suffren, Bouvet, Charlemagne y Gaulois. La segunda línea comprendía los acorazados británicos Triumph, Albion, Irresistible y Ocean. La tercera línea estaba compuesta por la reina Isabel, Agamenón, Lord Nel-son y el crucero de batalla Inflexible.

Los turcos bombardearon los buques que avanzaban desde los fuertes y las baterías terrestres móviles.

Los acorazados franceses, que se estaban quedando sin municiones, giraron a estribor para permitir que la segunda línea se hiciera cargo de la camioneta. Mientras giraban, Bouvet golpeó una mina, volcó y se hundió con una gran pérdida de vidas.



Acorazados británicos bombardeando baterías turcas en Chanak

Poco después, el Irresistible golpeó una mina y se hundió lentamente, siendo rescatada la mayor parte de su tripulación. Ocean luego golpeó una mina y se perdió, nuevamente con pocas pérdidas de vidas. El último gran buque que golpeó una mina fue el Inflexible, pero logró llegar a Lemnos, aunque gravemente dañado.

En ese momento se creía que estas grandes pérdidas fueron causadas por minas flotantes o tubos de torpedos en tierra. De hecho, las pérdidas fueron causadas por una fila adicional de minas fijas no descubiertas. Al darse cuenta de que cada línea de acorazados británicos y franceses giraba a estribor y retrocedía a lo largo de la costa sur, más allá de las siguientes líneas de buques, durante la noche los turcos colocaron minas a lo largo de esa costa. Fue en estas minas donde se hundieron los buques franceses y británicos.

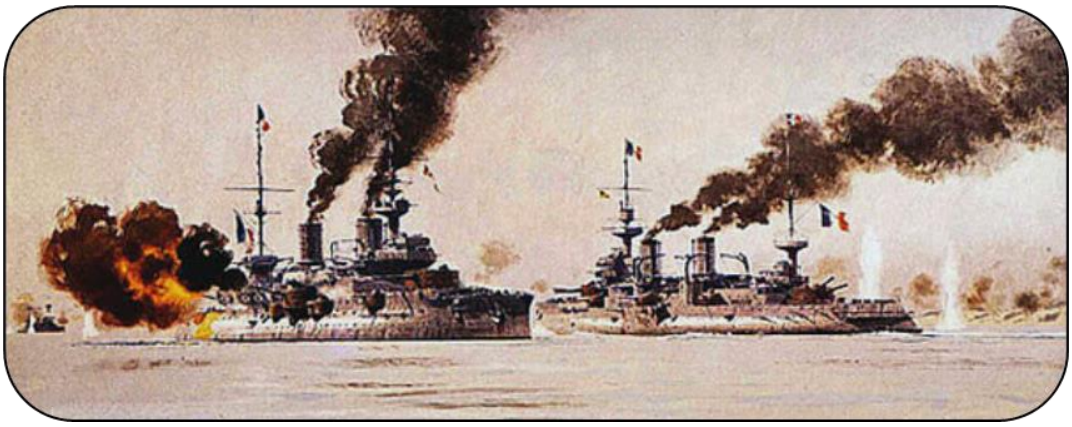
Además, los acorazados franceses Gaulois y Suffren sufrieron daños tan graves por los disparos turcos que requirieron reparación en el astillero.

El último día del ataque naval británico y francés el 18 de marzo de 1915 tensó las defensas turcas casi hasta el punto de ruptura. Más de la mitad de la munición de artillería había sido disparada y no podía ser reemplazada. Los campos de minas habían desaparecido casi por completo, aparte de la fila sorpresa que hundió los acorazados británicos y franceses. Para alivio de los turcos y sus comandantes alemanes, el ataque no se reanudó.

Al anochecer, los buques británicos y franceses se retiraron. El almirante de Robeck estaba ahora al mando en lugar del almirante Carden. La opinión de De Robeck era que la operación para limpiar los campos de minas turcos no podía garantizar un paso seguro para los acorazados y que los cañones navales con la forma de munición disponible para la flota no podían garantizar la destrucción de las fortificaciones turcas y hacer frente a los números. de armas móviles basadas en tierra.

Se abandonó el intento de forzar los Dardanelos solo con la Flota. Para entonces, las tropas se estaban reuniendo en el Mediterráneo oriental. Les quedaría a ellos intentar tomar la península de Gallipoli y así permitir que la flota pasara los Dardanelos.

Segunda Etapa del Plan Británico



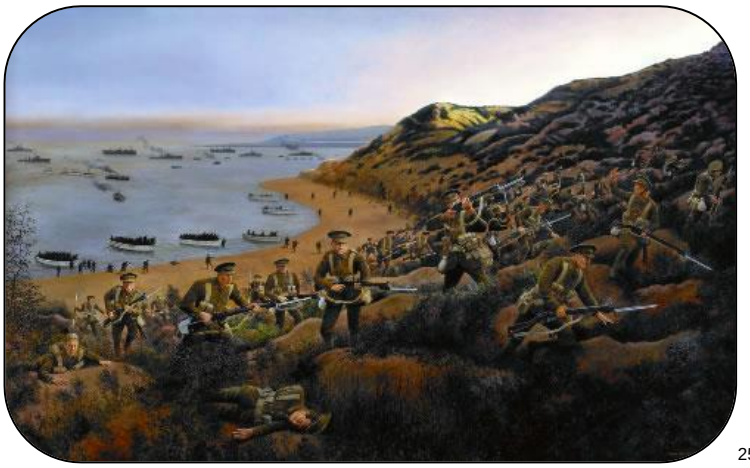
Acorazados franceses en angosturas de los Dardanelos, 18 marzo 1915; El Bouvet, se hunde después de impactar una mina, y Suffren, bajo un intenso fuego de artillería turco

Esta fue el intento de forzar la angostura. Los minadores y destructores (DD) que seguían a los acorazados fueron detenidos en la angostura existente entre Chanak y Kilid Bahr. El "Queen Elizabeth" intentó bombardear Gallipoli durante dos días, por sobre los fuertes del estrecho, sin resultados, mientas otros acorazados (BB) entraban a Los Dardanelos. Carden no aprovechó el tiro diurno e intentó forzar la angostura, apremiado por los insistentes mensajes de Churchill.

Entre el 10 y el 16 de marzo los barreminas ingleses fueron seriamente dañados, las minas turcas siguieron sembrándose y las baterías costeras disparando. A las 181130 Robeck había asumido el mando en reemplazo de Carden y efectuaba un tiro de bombardeo con 6 acorazados (BB) a 14.000 yardas mientras 4 acorazados (BB) franceses lo hacían a 9.000 yardas; uno de estos últimos fue hundido por una mina y otro casi fue dado de baja por la artillería turca.

A las 1600 de ese día el "Irresistible" y el "Ocean" que intentaban forzar la angostura se hundían tras chocar con dos minas. Otro bombardeo ordenado por Robeck el 4 de abril dejó a 3 cruceros ligeros (CL), 1 CB y 2 acorazados (BB) hundidos, llegándose a la conclusión que no se podría penetrar hacia el Mar de Mármara sin antes haber barrido las minas y destruido las baterías turcas, pero en el intento la totalidad de la flotilla de barreminas quedó seriamente dañada. Dadas estas condiciones, Lord Kitchener aceptó diferir la operación hasta que las tropas británicas ocuparan Kilid Bahr.

Preparación del Asalto Anfibio a la Península de Gallipoli



[252]

La decisión de emplear tropas de ejército, en una tarea que se previó inicialmente como naval, significó desarrollar la capacidad de abrir otro frente en el flanco marítimo sur de Alemania y sus aliados. Lo cual requirió a su vez del comandante Naval británico del Egeo el improvisar una

[252] http://www.davidrowlands.co.uk/gallery/gal_detail.asp?varPaintCode=768

fuerza de tarea anfibia cuya efectividad táctica no podría ser mayor que el escaso apoyo logístico que la sustentaba; particularmente en la tarea de seleccionar, transportar y adiestrar al personal. Este último comenzó a llegar a la isla de Lemos sin poder desembarcar pues su equipo venía distribuido en otros buques y el grupo completo de transportes debió desplazarse al puerto de Alejandría en Egipto, distante 700 millas, para reestibar la carga. Mientras tanto, el general von Sanders distribuía a sus tropas en tres posiciones claves y habilitaba caminos para reforzarlas desde el Bósforo. La totalidad de las tropas turcas se distribuyó en la siguiente forma: 2 divisiones en Kum Kale, 2 divisiones en el Istmo de Bulair, 2 divisiones en Gallipoli y otra división de reserva en Kirthia.

Desembarco Anfibio Británico en Gallipoli

El general von Sanders no logró prever donde desembarcarían los británicos. En esta ofensiva el general Hamilton dividió a sus 50.000 hombres en dos columnas que debían converger sobre Kilid Bahr; una de ellas de 30.000 desembarcó en la bahía de Sulva y la otra lo hizo 12 millas más al sur el 25 de abril, con posterioridad al bombardeo de dicha bahía.

El desembarco, con un error de posición, salvó a los británicos del bombardeo directo de las baterías turcas. Esto podría haber facilitado el alcanzar el objetivo por parte de la primera columna, de no mediar la iniciativa de Mustapha Kemal, quien al mando de la reserva estratégica en Kirthia, hizo retroceder a las tropas del Australian New Zealand Army Corps (ANZAC) y con otros refuerzos se les mantuvo controlados desde las alturas circundantes al lugar del desembarco. Ese mismo día la segunda columna británica, que desembarcó en las cercanías del Cabo Helles, fue detenida por las compañías turcas que defendían las playas de desembarco, ya que el tiro de bombardeo había cesado 10 minutos antes que la primera ola de desembarco fuera despachada desde los buques. La noche del 25 de abril sorprendió a las tropas inglesas y de sus aliados sosteniéndose difícilmente en las playas de desembarco S, V, W, X e Y.

253

Sostenimiento de la Posición Británica y Retirada de las Tropas

Desde mayo hasta fines de 1915 la situación en el Cabo Helles se asemejaba extraordinariamente a la guerra de trincheras que se vivía en el frente occidental. Durante este largo período se requirió cada vez de un mayor apoyo de la flota para las operaciones en tierra, pero había dificultades en las comunicaciones inalámbricas, inadecuados mapas del lugar y carencia de observadores adelantados o de espoteadores aéreos.

En diciembre era obvio que nada sacaban los británicos con permanecer en Gallipoli. En 1916 las tropas turcas aún controlaban el estrecho de Los Dardanelos y las últimas tropas británicas

253 https://nzhistory.govt.nz/war/the-gallipoli-campaign/introduction

abandonaban ordenadamente sus posiciones en la península. Rusia había rechazado cooperar con Inglaterra y el desastroso resultado de toda la campaña provocó la remoción del Almirante Fisher como primer Lord del Mar y la caída del gabinete de Churchill.

Comentario

La experiencia británica en Gallipoli demostró que en las operaciones muy cercanas a costa frente a territorio hostil se debe contar con el apoyo de fuerzas terrestres para la materialización de una operación conjunta en la cual cada cual tiene objetivos que son interdependientes.

Por otra parte, la operación anfibia que se planifique realizar debe contar con tropas que superen varias veces en número a las que defienden la posición a conquistar. También, quedó evidenciado que por sobre el calibre de los cañones, la efectividad real de los mismos se puede lograr por su movilidad táctica.

Estos factores fueron decisivos para las campañas anfibias que se realizarían con posterioridad en esta y en la siguiente guerra mundial.

254

254 https://ro.pinterest.com/pin/696369161135907584/

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulo LXXI.
- United States Naval Academy. “The United States and World Sea Power.” New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 495 a 514.
- Gallipoli 1915, Frontal Assault on Turkey. Philip J. Haythornthwaite. 1991. Osprey Publishing Ltd.
- Gallipoli - Anzac, The Landing. Stephen Chambers. 2008. Pen & Sword Military

Enlaces de Interés

- Gallipoli: https://www.youtube.com/watch?v=IeAPkEl8hHg
- Gallipoli: https://www.youtube.com/watch?v=qW8O_sisf4I

CAPÍTULO 14 BATALLA DE JUTLANDIA

Contenido: Operaciones previas a la batalla. Aproximación y primeros contactos. Persecución de los cruceros de batalla británicos. Contacto de los Grupos de Batalla. Acciones nocturnas.[255]

SITUACIÓN HISTÓRICA

En 1914 el centro de gravedad de la Primera GM descansaba en el área del Mar del Norte y el Frente Occidental; en 1915 se desplazó hacia el Este del Mediterráneo y el Frente Oriental. Al inicio de 1916 ambos bandos coincidían en que la definición debía obtenerse en el Occidente. En Alemania, el bloqueo económico impuesto por los aliados estaba provocando escasez de materias primas. La Flota de Alta Mar alemana había sido mantenida en sus bases por orden imperial desde la acción de Dogger Bank; y los submarinos habían sido restringidos severamente en sus operaciones por la presión del gobierno de EE. UU. No obstante, tres semanas antes de la ofensiva terrestre de Verdún, el Kaiser autorizó al Almirante Reinhard von Scheer para que su flota realizara operaciones ofensivas. Por su parte, John Jellicoe, el Almirante de la Gran Flota británica, había concentrado su esfuerzo en mantener el bloqueo de Alemania y esperaba las mejores condiciones para aniquilar la fuerza enemiga.

Operaciones Previas a la Batalla.

En abril de 1916 la Flota de Alta Mar alemana inició su ofensiva con el bombardeo de Lowestoft con 4 CB y 6 cruceros ligeros (CL). Un mes más tarde Jellicoe fracasó en su intento de atraer a los alemanes a un encuentro con la Gran Flota usando 2 portaaeronaves para bombardear sus bases. Mientras tanto, el almirante von Scheer había planificado bombardear un importante astillero en Sunderland.

Esta actividad alemana de hostigamiento a la costa inglesa formaba parte de una Maniobra Estratégica mediante la cual se pretendía desgastar a la flota inglesa para posteriormente poder enfrentarla con probabilidades de éxito, ya que la Gran Flota contaba con alrededor de 150 unidades de las cuales 63 eran cruceros ligeros (CL) o superiores y la Flota de Alta Mar alemana tenía unas 99 unidades, de las cuales 38 eran cruceros ligeros o superiores.

Plan de Batalla o Idea de Maniobra Alemán

La idea general de la Maniobra era atraer a parte de la fuerza inglesa (su Grupo de Exploración) hacia un lugar donde estuviese operando la totalidad de las unidades alemanas. Al zarpar los ingleses, serían atacados por submarinos estacionados frente a los puertos base y la aviación mantendría la ubicación de los medios enemigos para atacarlos después de la acción submarina.

El despliegue.

La salida germana se materializó el 31 de mayo después de varias postergaciones debidas al mal tiempo que predominó en esos días, obligando a los submarinos a replegarse antes de poder atacar por haberse terminado su autonomía. Los aviones tampoco pudieron operar como estaba

[255]Este capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique **Cordovez** Pérez.

previsto. Además, y posiblemente gracias a haber descifrado mensajes relacionados con la Maniobra alemana, los ingleses zarparon con todos sus medios en busca de su enemigo.

Fecha	31 de mayo a 1 de junio de 1916
Resultado	Victoria táctica alemana Victoria estratégica británica
Consecuencias	Reino Unido mantiene el dominio en el Mar del Norte
Beligerantes	
Gran Flota de la Royal Navy	Flota de Alta Mar de la *Kaiserliche Marine*
Comandantes	
Sir John Jellicoe Sir David Beatty	Reinhard Scheer Franz von Hipper
Fuerzas en combate	
151 buques • 28 acorazados • 9 cruceros de batalla • 8 cruceros acorazados • 26 cruceros ligeros • 78 destructores • 1 barco minador • • 1 porta hidroaviones	99 buques • 16 acorazados • 5 cruceros de batalla • 6 pre-dreanought • 11 cruceros ligeros • • 61 torpederos
Bajas	
• 6094 muertos • 510 heridos • 177 prisioneros • 3 cruceros de batalla • 3 cruceros acorazados • • 8 destructores	• 2551 muertos • 507 heridos • 1 crucero de batalla • 1 pre-dreanought • 4 cruceros ligeros • • 5 torpederos

Aproximación y primeros contactos.

El 301800 mayo 1916 se recibió en el Almirantazgo británico la información del zarpe del Grupo de Exploración de la Flota alemana desde la base en Jade, desconociéndose el zarpe posterior de la Flota de Alta Mar. A medianoche el cuerpo principal del Grupo de Batalla inglés zarpaba de Scapa Flow al mando del Almirante Jellicoe. Hacían lo propio desde Rinhaid Head el Almirante Jerram con el resto del Grupo de Batalla, y desde Rosyth, el Almirante David Beatty con el Grupo de Exploración.

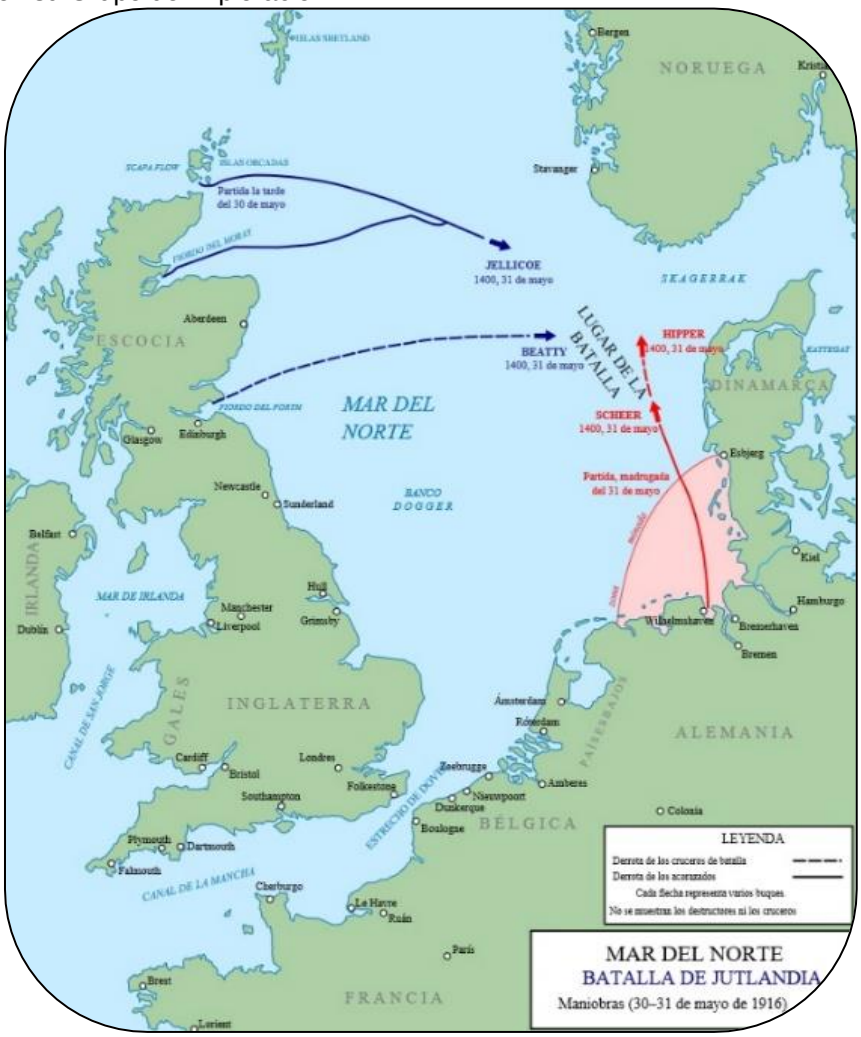
HMS Warspite y HMS Malaya durante la batalla[256]

Efectivamente, el Almirante von Scheer había zarpado con la Flota del Alta Mar tres horas antes que los británicos y dejado un buque que contestara las señales de radio con su característica de

256 https://www.greelane.com/es/humanidades/historia-y-cultura/world-war-i-ii-hms-warspite-2361224/

llamada; sus dirigibles no habían podido llegar a su estacionamiento para detectar anticipadamente a los británicos que convergían a un punto de reunión frente a la península de Jutlandia.

A las 311520 el Almirante Franz von Hipper se había adelantado unas 60 millas al Almirante von Scheer con su Grupo de Exploración.



Situación General[257]

A raíz de la simultánea investigación de un contacto neutral que navegaba entre las fuerzas se produjo el primer avistamiento entre cruceros de los Grupos de Exploración. De acuerdo con la maniobra planificada la fuerza alemana retromarchó hacia su fuerza principal atrayendo, en persecución, al Grupo de Exploración inglés, quedando ambas fuerzas con rumbos paralelos en dirección ESE.

Cuando se estuvo a distancia de cañón, von Hipper se encontraba a 47 millas de von Scheer y Beatty a 52 millas de Jellicoe. Las condiciones atmosféricas favorecían a los alemanes pues el horizonte hacia el Weste estaba despejado.

A las 311602 el “Lion”, buque insignia de Beatty rompió el fuego sobre los alemanes a 14.000 yardas recibiendo impactos que casi lo destruyen y 3 minutos más tarde el “Von der Tann” acertaba dos salvas en el “Indefatigable”. El “Queen Mary” impactó en el “Seydlitz” volándole una torre. A las 311626 el “Derfflinger” hizo explotar las santabárbaras del “Queen Mary” que se fue a pique con sus 29.000 toneladas y prácticamente toda su dotación. Von Hipper eludió posteriormente un ataque de torpedos maniobrando con los CB, pero perdiendo 2 destructores (DD). Cuando el Almirante Beatty avistó los acorazados (BB) de la fuerza principal alemana, que se reunían con las unidades que iba persiguiendo, cayó 180° en demanda del resto de la flota inglesa.

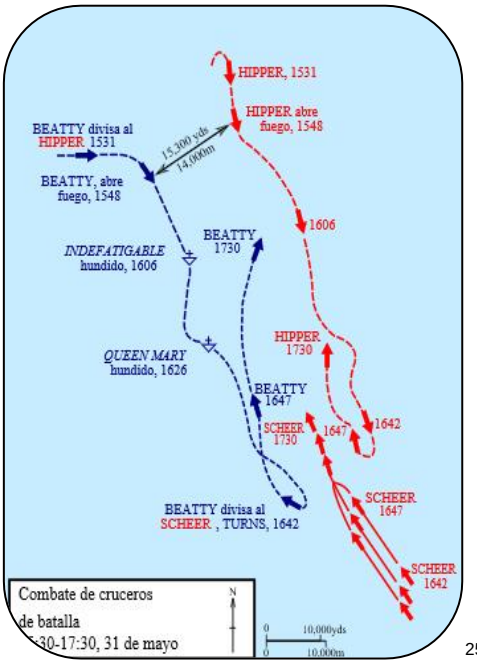
[257] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Jutlandia

Persecución de los cruceros de batalla británicos.

Desde las 311600 hasta las 311800 la Flota de Alta Mar persiguió al Grupo de Exploración británico logrando hundir al "Southampton" después de haber recibido 60 impactos. El comandante de los CB Almirante Evan-Thomas escapaba a 25 nudos mientras los alemanes lo perseguían a 22 con un intercambio de disparos con 12 impactos para los primeros y 17 para los segundos. Mientras tanto, Jellicoe había variado su rumbo al Sur y aumentado a 25 nudos para acortar distancia con Beatty intentando imponer una muralla de acorazado (BB) al avance de los alemanes.

Sin embargo, las informaciones de la posición germana, recibidas de Beatty y Goodenough, no eran coincidentes. Ello ponía de relieve el problema del mando en acciones en las cuales no podía ver, como en las guerras napoleónicas, todo lo que estaba ocurriendo en el campo de batalla.

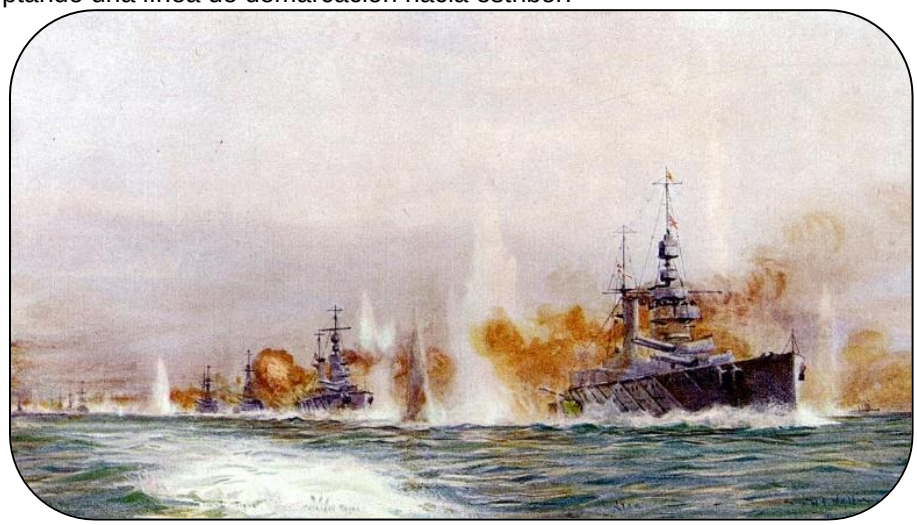
A las 311730 Beatty continuaba liderando al Grupo de Exploración hacia Jellicoe y caía bruscamente al NE para disparar sobre la vanguardia de la Flota de Alta Mar. Dos minutos más tarde se avistó el crucero ligero (CL) de más al sur de Jellicoe y von Hipper retromarchó hacia von Scheer.



258

Contacto de los grupos de batalla de ambas flotas.

Mientras el Almirante von Scheer avanzaba hacia el Norte, el Almirante Jellicoe trataba de resolver las discrepancias sobre la posición del enemigo estimándose el contacto entre ambas fuerzas a las 311820. Al avistar a Beatty le preguntó dónde estaba von Scheer y se le informó que, hacia el SW, adoptando una línea de demarcación hacia estribor.



Cruceros de Batalla británicos /31 mayo 1916) HMS Lion, Princess Royal, Tiger, Queen Mary, New Zealand e Indefatigable: pintura de Lionel Wyllie [259]

Al minuto 14 se confirmó que von Scheer se encontraba al SSW y los CB de Beatty corrían para alcanzar la vanguardia de Jellicoe y más a proa aún los del II Escuadrón de crucero ligero (CL) quedando en esta maniobra fuera de acción el ACL "Warrior" y hundiéndose el ACL "Defence" bajo

[258] https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Jutlandia

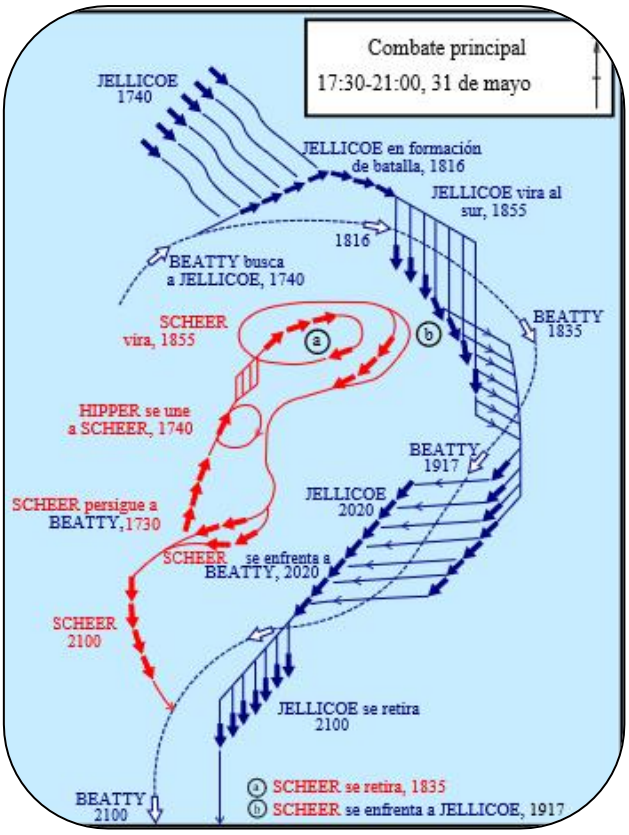
[259] https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-battle-of-jutland-part-ii-the-opening-battle-cruiser-action-on-31st-may-1916/

el fuego de los CB “Lützow” y “Derfflinger”. Mientras tanto el “Wiesbaden” bajo el fuego de varios CB británicos se daba vuelta de campana y hundía.

El desplazamiento de los 24 acorazados (BB) británicos, formados en 6 columnas cambiando hacia una sola, con los CB en la vanguardia, materializaba la tantas veces ensayada formación de batalla británica, poniéndola en posición ventajosa sobre los alemanes para cortarle su retirada en dirección a la costa danesa.

En el intertanto, el “Lützow”, buque insignia de von Hipper, hundía al “Invencible” y von Scheer se había desplegado en dirección al Este, sufriendo daños en los acorazados (BB) “Kenig” y “Mark Graf”.

Las condiciones de visibilidad eran malas para ambas fuerzas y von Scheer decidió a las 311833 caer 180° en dirección al SW, lo cual no fue informado a Jellicoe por los buques de la vanguardia que vieron la evolución, manteniendo el rumbo SE durante 4 minutos después que los buques propios cesaran el fuego. Recién a las 311850 Jellicoe ordenó a la Gran Flota caer al 167°, cuando ya las flotas estaban separadas 12 millas. Von Scheer dejó a sus CB en la vanguardia. Cinco minutos más tarde los comodoros alemanes ordenaban un ataque de torpedos con sus destructores (DD) sobre la vanguardia de la Gran Flota produciéndose un momento crítico en la batalla porque Scheer atacó también la vanguardia inglesa con los CB, perdiéndose el “Derfflinger” y el “Van Der Tann”.



260

A las 311918 la Flota de Alta Mar se retiraba rotando el eje de batalla de manera que sus buques más poderosos quedaran más cerca del enemigo. Se realizaron otros dos ataques de torpedo con los destructores (DD) alemanes, quedando 6 de ellos fuera de acción y uno hundido; un tercer ataque fue impedido por el IV Escuadrón de crucero ligero (CL). Las maniobras evasivas que debió ejecutar Jellicoe le hicieron perder 4.000 yardas de distancia. Poco después de las 2000 horas. Beatty rompió el fuego nuevamente para rematar al “Derfflinger” y al “Seydlitz”, mientras que ambas fuerzas se desplazaban hacia el SW y la oscuridad aumentaba rápidamente.

Acciones nocturnas entre ambas flotas.

A las 312117 la flota británica adoptó una formación nocturna en la cual los 4 escuadrones de acorazado (BB) quedaron a una milla de distancia para asegurar la identificación visual.

Beatty se encontraba 13 millas al Weste y los destructores (DD) recibieron escasa información de la disposición de la fuerza. La decisión de Jellicoe era diferir la acción para el amanecer y estimó correctamente que von Scheer usaría el paso del campo minado de Horn Reefs para retirarse a su base en Jade.

La Gran flota estaba dispuesta en una extensa X mientras que la Flota de Alta Mar sostenía algunos encuentros aislados que comenzaron cuando el crucero ligero (CL) “Castor” que lideraba una flotilla de destructores (DD) iluminó, reconoció y atacó a varios cruceros ligeros (CL) alemanes,

260 https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Jutlandia

uniéndose el Almirante Goodenough con su grupo de exploración, resultando seriamente dañados el “Southampton” y el “Dublín”, así como el crucero ligero (CL) alemán “Frauenlob”.

A las 312345 la vanguardia alemana llegó al centro de la formación británica irrumpiendo con reflectores y tiros de 5.9” dejando fuera de acción al “Tipperary” y produciéndose colisiones a alta velocidad entre 3 destructores (DD) ingleses. En esta confusión las pérdidas alemanas fueron los cruceros ligeros (CL) “Rostock” y “Elbing” y el acorazado (BB) “Posen”. En la medida que la vanguardia alemana penetró la cortina británica hundió a los destructores (DD) “Ardent”, “Fortune” y “Turbulent” y al ACL “Black Prince” que voló con toda su dotación. También se hundió al “Pommern” con un torpedo. El último contacto se produjo el 010330 junio 1916 y los alemanes eludieron esa acción entre destructores (DD) pues en uno estaban los sobrevivientes del “Lützow”, entre ellos el Almirante von Hipper.

Acorazado SMS Markgraf por Claus Bergen [261]

A las 010230 Jellicoe ordenó a la Gran Flota caer hacia el Norte. Había intentado acortar distancia con la Flota de Alta Mar durante la noche, pero las acciones nocturnas no lo permitieron.

Comentario

Von Scheer había escapado exitosamente de ser aniquilado por los británicos y confirmado su convicción de que la superioridad del enemigo era irreversible. Los británicos retuvieron el control del Mar del Norte, asegurando el bloqueo de Alemania. La razón entre las fuerzas británicas y alemanas de 8:5 se reflejó de igual forma en las pérdidas. El hundimiento del “Queen Mary” y el “Invencible” fue atribuido a falta de precaución en el uso de la munición durante el combate.

Acciones Nocturnas[262]

Con Jutlandia no cesó del todo la actividad naval alemana que logró hundir posteriormente a los cruceros ligeros (CL) “Flamouth” y “Nottingnham”. En el análisis histórico Jutlandia aparece como la última gran acción de superficie diurna de un determinado tipo de guerra naval; al igual que Lepanto fue la culminación de la galera y Trafalgar la culminación de los veleros.

Las acciones del Mar de Filipinas y del Golfo de Leyte en la IIa. GM serían mucho más complejas al incluir la participación de unidades aéreas, de superficie, submarinas y anfibias.

---

261 https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-battle-of-jutland-part-iii-clash-between-the-british-and-german-battle-fleets-during-the-evening-31st-may-1916/

262 https://www.pinterest.ie/pin/376402481337564537/visual-search/?x=10&y=16&w=544&h=384&cropSource=6

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulo LXX.
- United States Naval Academy. “The United States and World Sea Power.” New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 515 a 539.
- Jutland, World War I’s Greatest Naval Battle. Michael Epkenhans, Jörg Hillmann & and Frank Nägler. 2015. University Press of Kentucky.

Enlaces de Interés

- 1916: https://www.youtube.com/watch?v=l-b746J2SdI
- Jutlandia: https://www.youtube.com/watch?v=U_UryFjKUsM&t=8s
- Jutlandia: https://www.youtube.com/watch?v=nY4Ho5ha5KQ&t=53s
- 1917: https://www.youtube.com/watch?v=zz0Wz-o4dTI

CAPÍTULO 15 LA GUERRA SUBMARINA Y ANTISUBMARINA

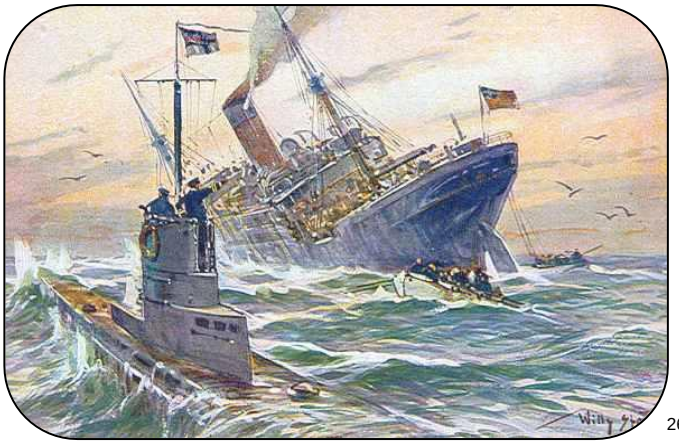
Contenido: Actividades en 1914. Actividades en 1915. Actividades en 1916. Actividades en 1917. Comentarios.

Situación Histórica

Hundimiento del Aboukir, Hogue y Cressy[263]

Si bien el rol de la marina inglesa era ejercer el control del mar, el de la alemana era el de disputárselo. La primera deseaba una batalla decisiva inspirada en la tradición de los Almirantes Blake y Nelson y la segunda aprovechaba toda oportunidad de asestar golpes de mano y desgastar a su adversaria.

En el largo plazo, el esfuerzo más importante de Alemania se centró en la guerra submarina contra las LCM de Gran Bretaña y sus aliados. Durante 4 años de operación los submarinos alemanes hundieron más de 11 millones de toneladas, pero dieron pretexto para el ingreso de EE. UU. y alentaron el desarrollo de la guerra A/S.



264

Actividades en 1914

El poder naval británico había asegurado el desembarco en territorio francés de un cuarto de millón de sus tropas, llevándolas a través del canal sin riesgo de amenaza submarina. Al principio de la guerra Alemania tenía 18 submarinos que patrullaban el Mar del Norte; estos desplazaban 900 toneladas, tenían 4 TLT, podían transportar entre 4 y 6 minas y desarrollaban 6 nudos. A fines de ese año el Almirantazgo alemán ordenó construir otros 49 submarinos (SS). Inicialmente los submarinos

263 https://proxy.europeana.eu/2020601/https___1914_1918_europeana_eu_contributions_2503?view=https%3A%2F%2Feuropeana1914-1918.s3.amazonaws.com%2Fattachments%2F52984%2F2503.52984.original.PNG&disposition=inline&api_url=https%3A%2F%2Fapi.europeana.eu%2Fapi

264 https://www.shutterstock.com/es/editorial/image-editorial/wwi-german-uboat-attack-on-an-english-commercial-freighter-1915-9815464a

alemanes atacaron sólo buques de guerra, siendo sus primeras víctimas los cruceros ligeros (CL) “Pathfinder”, “Aboukir”, “Hogue” y “Cressy”. Otros 4 buques de guerra británicos fueron hundidos hasta que se mejoraron las defensas de las bases, incursionando entonces los submarinos alemanes hacia el Este de Escocia y el Norte de Irlanda.

Actividades en 1915

Hundimiento del SS (Steam Ship) Lusitania[265]

El 4 de febrero, el Almirante von Phol anunciaba que en el lapso de dos semanas se materializaría un “bloqueo submarino” en contra de Gran Bretaña e Irlanda. Hubo algunas voces disidentes con esta estrategia como la del Almirante von Tirpitz que auguró la intervención de los EE. UU. en la 1ª GM. En efecto, dicho país efectuó reclamos diplomáticos a esta acción que violaba la libertad de los mares, pero que en la práctica era ya aplicada en superficie contra Alemania. En octubre el frente occidental alemán se desplazó sobre Bélgica a fin de desarrollar la base de submarinos de Flandes.

El 7 de mayo el submarino germano U-20 hundió al transporte “Lusitania” en el que murieron 128 civiles americanos. Lo anterior impactó a la opinión pública mundial, sensibilizada entonces con la ética caballeresca de una guerra civilizada. A mediados de agosto el submarino (SS) U-77 hundía al vapor británico “Arabic”, causando 3 muertes americanos, lo cual exacerbó el reclamo diplomático y obligó que Alemania suspendiera su primera campaña submarina.

Como contrapartida, los aliados de Gran Bretaña habían declarado para octubre, 42 artículos como contrabando de guerra y 14 condicionales. 3000 buques fueron abordados por el 10º Escuadrón británico y 700 enviados a Escocia y EE. UU. y redujo su comercio con países neutrales adyacentes a Alemania, deteniéndose a fines de año el flujo de recursos estratégicos. Para esa fecha el desarrollo de los submarinos era poco significativo, pero tampoco tenían grandes pérdidas.

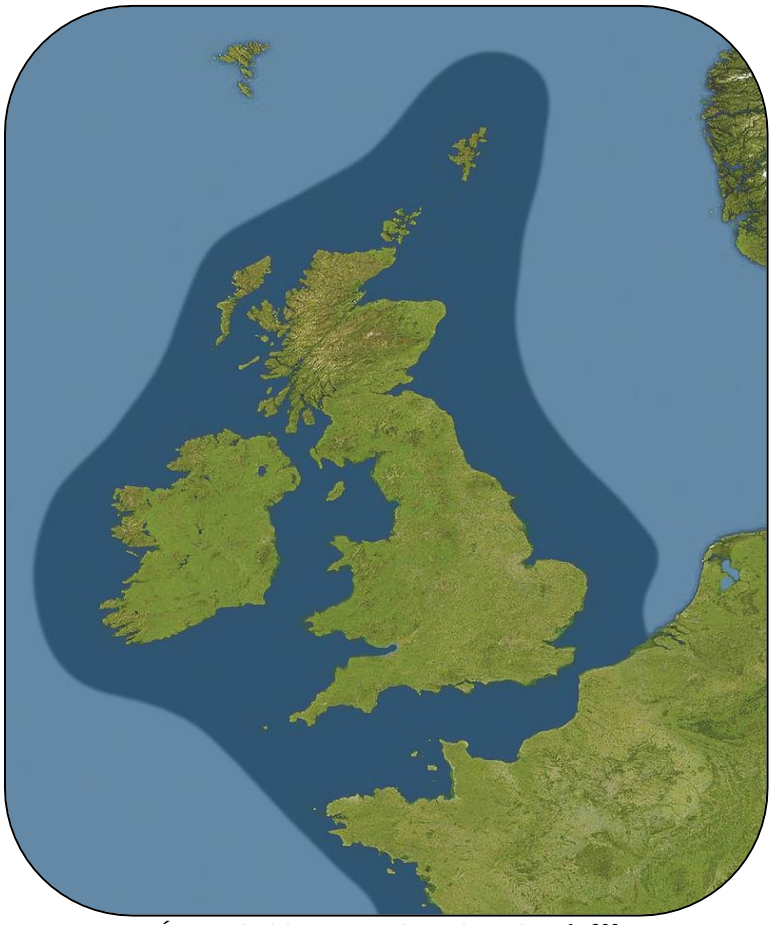
La declaración de guerra de Italia atrajo la atención del Almirantazgo alemán hacia el Mediterráneo, y Austria inició operaciones con sus 7 submarinos (SS) en contra del agresor hundiéndole 2 cruceros ligeros (CL). Los submarinos (SS) alemanes patrullaron en las cercanías de Sicilia, Creta

[265] https://www.history.com/topics/world-war-i/lusitania

y Grecia provocando unos cuantos miles de toneladas de pérdidas a Gran Bretaña y sus aliados en diversos teatros y manteniendo una razón 5:1 de construcción de submarinos versus pérdidas.

Actividades en 1916

A fines de marzo el Káiser se mostraba renuente a una guerra submarina sin restricciones en todos los teatros, pero después cambió de opinión autorizándola en ciertas áreas. En el lapso de 2 semanas una nueva crisis afloró entre EE. UU. y Alemania cuando el 24 de marzo el U-29 hundió al vapor francés “Sussex” provocando tres víctimas norteamericanas. Como consecuencia de este hecho la guerra submarina alemana sin restricciones fue detenida nuevamente entre mayo y septiembre de ese año.



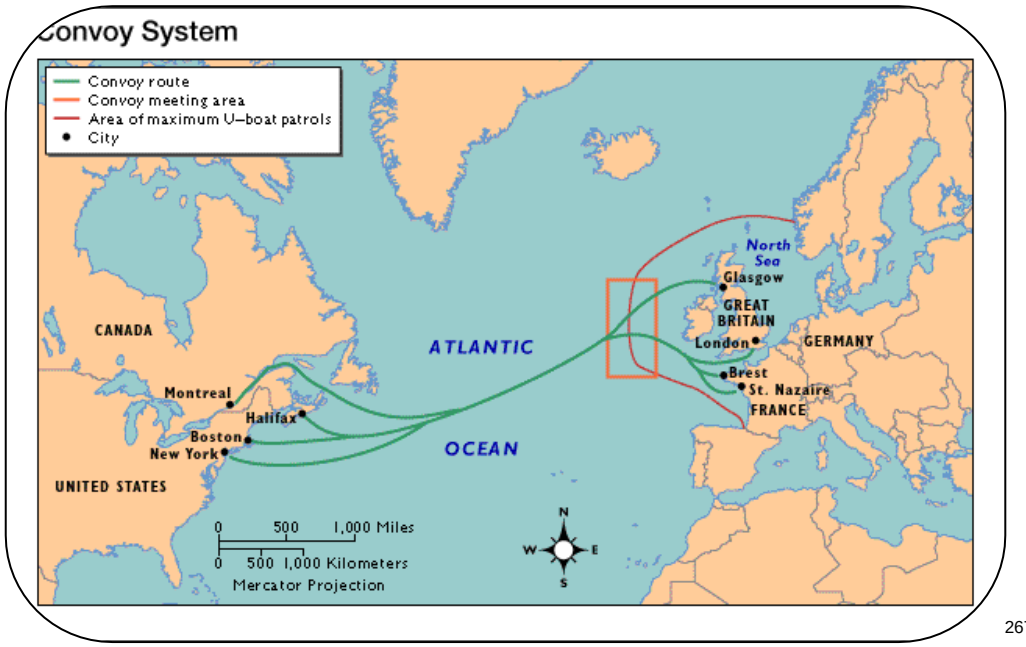
Áreas de bloqueo submarino alemán[266]

El 19 de agosto 2 submarinos alemanes realizaron sumergidos un exitoso ataque a los cruceros “Nottingham” y “Falmouth” y los U-Boot del Mediterráneo occidental habían hundido 256 naves con un total de 662.000 toneladas. Importantes progresos se habían alcanzado en la guerra antisubmarina, anunciando lo que vendría en los años 1917 y 1918, cuando el UC-7 fue hundido como resultado de su detección por un hidrófono y el posterior ataque con cargas submarinas; también se instalaron paravanes para alejar y cortar minas submarinas.

En el balance general de 1916, desde febrero, 3 destructores (DD) británicos habían sido destruidos por cada submarino (SS) alemán hundido. En Diciembre el Almirante Holtzendorff envió a Hindenburg un documento en el cual le informaba que Gran Bretaña se rendiría después de 5 meses de guerra submarina sin restricciones que calculaba causarían el hundimiento de 10.750.000 toneladas de tráfico mercante.

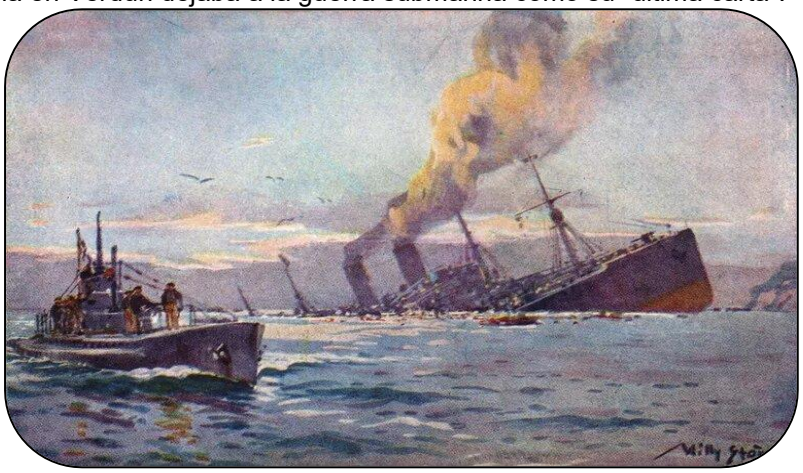
266 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:German_Submarine_Zone_February_1915_after_Reynolds_et_al.jpg

Actividades en 1917



267

El 9 de enero el Káiser ordenó a los 82 submarinos (SS) que patrullaban en Flandes y el Mar del Norte que iniciaran la guerra submarina irrestricta a partir del 1º de febrero. El fracaso de la ofensiva germana en Verdún dejaba a la guerra submarina como su "última carta".



UBoote hundiendo a transporte de tropas por Willy Stöwer[268]

En Rusia había estallado la revolución bolchevique y el presidente Wilson rompía relaciones diplomáticas con Alemania. Los ingleses habían desarrollado el hidrófono, la carga de profundidad hidrostática, las defensas de puerto y el patrullaje de áreas. Pero, no habían intentado el método del convoy para dar protección a los buques durante todo el tránsito a su puerto de destino. No obstante, los EE. UU. lo emplearon desde los inicios de su participación en la 1ª GM, el efecto de ello fue la concentración de submarinos alemanes en las aguas circundantes a Gran Bretaña.

Uno de los principales problemas fue la obtención de escoltas para los convoyes; los destructores (DD) eran ideales para esta tarea, pero su demanda en otras actividades era también muy alta. En EE. UU. se inició la construcción masiva de los famosos transportes clase Liberty, lo que permitió hacer zarpar un convoy a Europa desde Nueva York cada 16 días.

267 https://www.pinterest.cl/pin/474777985688079609/
268 https://www.thoughtco.com/unrestricted-submarine-warfare-1222114

Para contrarrestar el asedio de los submarinos (SS) alemanes a Gran Bretaña se construyeron bases en Francia y para proteger los convoyes comenzó a darse forma a una Aviación Naval que empezó en 1917 con 39 pilotos y que a fines de la guerra casi llegaron a 7.000 con 30.000 gentes de mar; los aviones aumentaron de 54 a 2.000 y su principal tarea era la rebusca antisubmarina.

La derrota de la campaña submarina alemana se debió fundamentalmente al empleo del convoy y en menor medida el uso del desarrollo tecnológico. El mayor éxito germano fue alcanzado en el Mediterráneo donde 25 U-Boot operando desde bases austriacas del Mar Adriático hundieron 100.000 toneladas de tráfico mercante y en abril duplicaron la marca. En mayo la situación de los aliados de Gran Bretaña era tan seria en el Mediterráneo como en el Atlántico.

La revolución comunista de octubre en Rusia permitió liberar las divisiones austriacas del frente oriental y la victoria aparecía probable para Alemania.

269

Actividad en 1918

La efectividad de las medidas de lucha antisubmarina en la última parte de la guerra significó que el 75% de los submarinos (SS) alemanes fue destruido entre 1917 y 1918 en las aguas circundantes a Gran Bretaña y la mayor parte por la marina inglesa. Los aliados de Gran Bretaña atacaron las bases de submarinos en Flandes y el Mediterráneo y cercaron las rutas de tránsito de los submarinos (SS) alemanes con campos sembrados con nuevas minas con antena.

TÉRMINO DE LA GUERRA.[270]

En 1918 cuando se hicieron notar los efectos de la entrada de EE. UU. en la contienda al hostigar franceses, ingleses y americanos al ejército alemán con continuos ataques.

Alemania se encontraba cada vez más aislada y lo estaría más cuando el Imperio Austrohúngaro decidió abandonar la contienda. Al poco tiempo, los alemanes se vieron obligados a solicitar un armisticio a través del príncipe Maximiliano de Baden, un liberal nombrado jefe de gobierno por el káiser Guillermo II. El príncipe notificó la rendición al presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, ofreciéndose a aceptar sus términos: "Para evitar un mayor derramamiento de sangre, el Gobierno alemán solicita la conclusión inmediata de un armisticio general en tierra, agua y aire".

Monumento a los soldados australianos caídos durante la Primera Guerra Mundial con amapolas rojas adornando sus nombres.

Las trincheras se convirtieron en el hogar y la tumba de millones de combatientes, hasta que Estados Unidos declaró la guerra a Alemania y el conflicto dio un vuelco notable.

269 https://www.pinterest.cl/pin/388857749048324899/visual-search/?x=16&y=11&w=530&h=361&cropSource=6

270 https://historia.nationalgeographic.com.es/a/final-primera-guerra-mundial_14888

La paz que trajo otra guerra

Fue en ese momento cuando ingleses y franceses presionaron al presidente americano para que imponer unos términos más duros para el armisticio.

La firma del Tratado de Versalles firmado el 28 de junio de 1919 y que se puso en vigor el 10 de enero de 1920 supuso por fin la paz, pero una paz por la que Alemania se veía obligada a entregar territorios, armas y a pagar una elevada cantidad en concepto de indemnización por la destrucción que causó. Para muchos, esta firma supuso una afrenta y una humillación para el pueblo alemán.

Los acontecimientos políticos y económicos posteriores llevarían a Alemania a una gran crisis social y económica, de la cual surgirían ideologías y líderes que cambiarían la situación interna y afectarían las relaciones internacionales de manera tal que en pocos años se desencadenaría un nuevo conflicto de carácter mundial.

Ha y muchos que señalan que la I Guerra Mundial fue sólo el preludio del siguiente conflicto.

Hundimiento de la flota alemana en Scapa Flow

Marina Real británica	Flota de Alta Mar
Comandantes	
Sydney Fremantle	Ludwig von Reuter
Bajas	
• Ninguna	• Mayor parte de la flota echada a pique • 9 hombres muertos • 16 heridos

La Marina alemana hundió 52 buques deliberadamente el 21 de junio de 1919, al final de la Primera Guerra Mundial, para evitar que los buques se convirtieran en trofeos de guerra de los países vencedores.

En las aguas de las islas Orcadas, al norte de Escocia, hace un siglo, 52 buques de guerra alemanes se hundieron en un solo día. Pero esta enorme pérdida naval no fue infligida por fuerzas enemigas.

El hundimiento de la flota alemana en el mar de Scapa Flow fue un acto deliberado de sabotaje ordenado por un comandante alemán que se negó a permitir que sus buques se convirtieran en botín de guerra.

Fue la mayor pérdida de buques de guerra en la historia y los nueve marinos alemanes que perdieron la vida ese día fueron los últimos en morir durante la Primera Guerra Mundial. El tratado de paz que acabó con el conflicto fue firmado apenas una semana después.

Después de que los combates en la Gran Guerra terminaran en noviembre de 1918, se ordenó a toda la flota alemana que se congregara en el estuario de Forth, cerca de Edimburgo (Escocia), para ser "internada" por las fuerzas aliadas.

Nueve acorazados alemanes, cinco cruceros de batalla, siete cruceros ligeros y 49 destructores -los buques más modernos de la flota alemana de alta mar- fueron entregados a las fuerzas victoriosas en el este de Escocia.

En una semana, los 70 buques alemanes fueron escoltados a las aguas protegidas de Scapa Flow, frente a las islas Orcadas, donde se quedaron con sus marineros a bordo junto a otros cuatro buques, mientras se resolvían los detalles de la paz.

Conversaciones Fallidas

La decisión sobre el destino final de las naves debía tomarse en Versalles, Francia.

Reino Unido y Estados Unidos querían que fueran destruidos. Los franceses y los italianos pensaban que era mejor repartirlos entre los aliados.

"Los buques en realidad no se habían rendido y es por eso por lo que no había tropas británicas a bordo para evitar que se hundieran", le dice Tom Muir, del Museo de las Orcadas, a BBC Radio Scotland.

"Eran propiedad del gobierno alemán y se mantuvieron así durante todo el tiempo que estuvieron aquí", añade.

El comandante alemán, el almirante Ludwig von Reuter, no estaba siendo informado de lo que sucedía afuera de sus buques.

Según Muir, tenía que depender de los informes de los comandantes británicos y de copias del periódico Times.

El objetivo era que las conversaciones de paz acabaran el 21 de junio, pero se amplió el plazo, por lo que von Reuter sabía que habían fallado y esperaba que sus buques fueran abordados y secuestrados por la Marina Real Británica.

El almirante alemán se sentía obligado a impedir que eso sucediera.

"Párrafo 11: Confirmar"

"Von Reuter ya había enviado cartas a los comandantes de los buques diciéndoles que planeaba que la flota se hundiera", cuenta Muir.

La mañana del 21 de junio de 1919, la flota británica aprovechó el buen clima para realizar ejercicios fuera del puerto.

A las 10:30 de la mañana, el buque insignia de von Reuter, Emden, envió el mensaje aparentemente inocuo "Párrafo 11: confirmar", usando semáforos y reflectores.

Era un código que ordenaba a sus hombres que destruyeran sus propios buques.

271

Flota alemana en Scapa Flow

Debajo de las cubiertas, los marineros alemanes comenzaron a abrir las válvulas que permitían la entrada de agua.

"Todos se inundaron deliberadamente de un lado primero, para que los buques se voltearan, porque los alemanes creían que así sería más difícil rescatarlos", explica Muir.

271 https://www.bbc.com/news/uk-scotland-48599958?piano-modal

Al principio no estaba claro qué sucedía. Un par de horas después se hizo evidente que los alemanes habían sumergido deliberadamente sus buques.

Los marinos alemanes tomaron pequeños botes para escapar, mientras unos pocos marinos británicos a bordo de las naves de la Marina Real trataban de decidir qué hacer.

"Mancha de rendición"

A las 17:00, la mayor parte de la flota alemana de alta mar había desaparecido en las aguas de Scapa Flow.

El Hindenburg, el mayor crucero de batalla alemán, fue el último en sumergirse.

Durante los años 20 y 30, muchos de los 52 buques fueron rescatados por contratistas comerciales y se destruyeron.

"En Alemania fue visto como una forma de recuperar algo de honor. La marina no había dejado que los buques cayeran en manos del enemigo", sostiene.

Un militar alemán de alto rango declaró en ese momento que este acto había borrado la "mancha de la rendición" de la flota alemana.

Comentario

1. A la fecha de la firma del armisticio, los EE. UU. habían contribuido produciendo hidrófonos, cargas de profundidad y minas; construyendo caza submarinos y destructores (DD); y con operaciones de largo aliento. Sin embargo, su mayor aporte había sido la escolta de buques y el suministro de tropas al teatro europeo.
2. La principal lección de la 1ª GM mundial fue la comprobación práctica de la teoría de Mahan, ya que el control del mar, largamente disputado por Alemania, había sido decisivo con la derrota de las potencias centrales; como lo sería a futuro para la disuasión nuclear con cohetes transcontinentales lanzados de plataformas submarinas.

272

272 https://www.bbc.com/news/uk-scotland-48599958

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Capítulos LXXIII.
- United States Naval Academy. “The United States and World Sea Power.” New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 540 a 559.
- Submarinos de la primera guerra mundial por La colectividad.
- Submarine Warfare, An Illustrated History. Antony Preston. 1998. Brown Packaging Books Ltd.
- The Blocking of Zeebrugge - Operation Z-O (Raid). Stephen Prince. 2010. Osprey Publishing Ltd.

Enlaces de Interés

- Submarinos: https://www.youtube.com/watch?v=v0c5szJBCYw&t=43s
- 1918: https://www.youtube.com/watch?v=zapbLqZUwrA
- https://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_de_la_flota_alemana_en_Scapa_Flow
- https://www.t13.cl/noticia/tendencias/bbc/cultura/hundimiento-en-scapa-flow-el-dia-que-la-marina-de-alemania-hundio-sus-propios-buques

ANEXO A

EL COMBATE NAVAL A FINES DEL SIGLO XVI (ÉPOCA DE LA VELA).

En general, lo indicado en este capítulo explica los principales procedimientos que se utilizaban con los galeones fuera del Mediterráneo, ya que en este mar primó en esa época el uso de las galeras. Ambos tipos de buques estuvieron vigentes simultáneamente y en ocasiones operaron juntos o se enfrentaron en combate.

Contenido: Preparativos generales en cada unidad. Procedimientos de batalla entre dos naves. La acción de combate de una flota contra otra. Normas de combate y la artillería de la época. Formaciones. La acción naval a distancia.

Batalla naval del primero de junio, 1794. National Maritime Museum, Greenwich, Londres,

PREPARATIVOS GENERALES EN CADA UNIDAD.

La vigilancia hacia el exterior era permanente, a través de vigías, para mantener informado al comandante de todo contacto avistado y su desplazamiento. El alistamiento para el combate incluía entre otros aspectos:

- Despejar cubiertas de elementos ajenos al combate.
- Poner en las bordas todos los coyes.
- Preparar y subir a cubierta las armas.
- Alistar las lanzas ensebándolas desde la mitad hacia adelante.
- Reforzar las cofas con el personal dotado con muchas piedras y dos o tres haces de dardos. También con recipientes con pólvora o alquitrán y sus mechas; recipientes con jabón y aceite, y otros con cal cernida.
- Ballestas armadas y escopetas con sus mechas encendidas.
- Arcabuces listos.
- La artillería de cubierta con su personal, barril de pólvora tapado y piedras listas.
- Mantas mojadas y recipientes con agua para combatir incendios.
- Provisión de vino aguado para calmar la sed de los combatientes.

- Distribuir al personal en el castillo de proa, en toldilla (arcabuces y ballestas) y en el centro. El comandante y personal de refuerzo iba en toldilla y desde ahí era enviado a donde se requiriera reforzar.
- El carpintero y el calafate apoyados por algunos marineros se mantenían bajo cubierta listos para reparar vías de agua o averías que se produjeran por los impactos o el fuego causado por el enemigo.
- Si las condiciones de mar lo permitían se arriaba una embarcación, la que se llevaba al costado, fuera de la vista del enemigo, con quince o diez y seis hombres armados (arcabuces, hachas); además, con barrenos grandes y cuñas.
- El piloto debía conocer la disposición del lugar, su cercanía a tierra, dirección y fuerza del viento y mantener un rumbo que lo dejara a barlovento del enemigo.
- De acuerdo con su misión y condiciones que se presentaren, el comandante debía decidir la conveniencia de embestir o no al enemigo para abordarlo y mantenerse unido a él con garfios mientras se desarrolla el combate cuerpo a cuerpo.

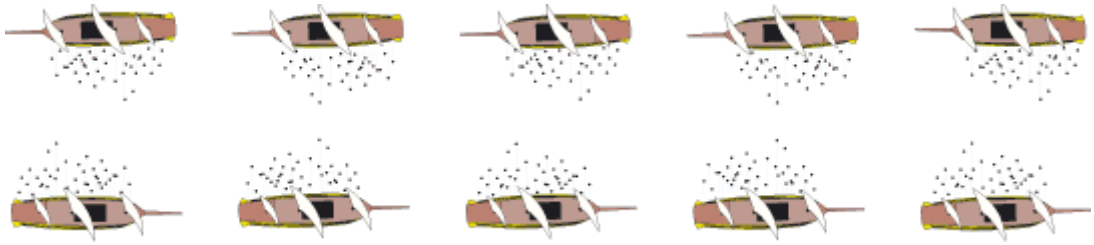
BATALLA NAVAL. TÁCTICAS Y COMBATE NAVAL EN LA ERA DE LA VELA[273]

Una **batalla naval** se da entre una escuadra de buques y otra enemiga, o varias aliadas. Un **combate naval** es lo mismo, pero se suele hablar de este tipo cuando los combates marítimos son entre unidades.

La **era de la vela** es una denominación genérica que suele englobar varios siglos, donde el uso de la vela como propulsión exclusiva de los barcos alcanzó su máximo apogeo y esplendor. Suele referirse al periodo comprendido entre **1650 a 1860**, cuando el vapor se impuso finalmente a la vela.

Hasta ese momento los buques a vela se enfrentaban en las batallas navales con **diferentes tácticas**, siempre teniendo en cuanta las maniobras que un buque de vela podía realizar. El viento, por tanto, era el elemento clave que había que aprovechar para llevar a buen término cualquier **enfrentamiento naval**.

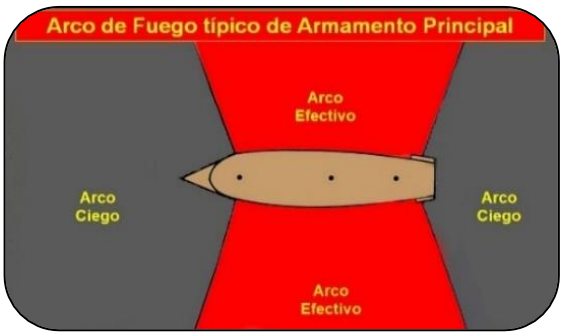
Tácticas navales más importantes

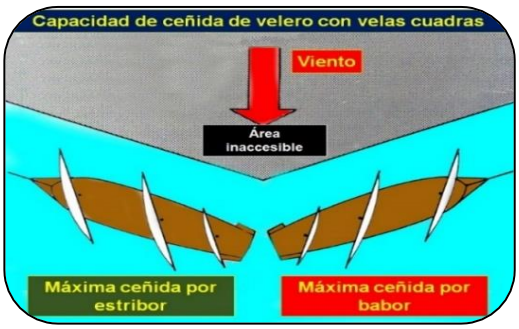


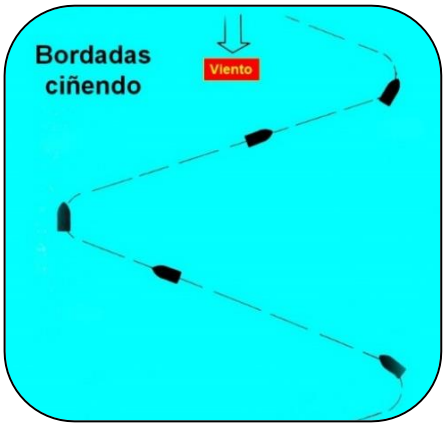
En la imagen se tiene una clásica línea de combate entre dos escuadras que se **baten en paralelo**. Los combates de este tipo no solían ser concluyentes y quedaban casi siempre como un mero **duelo artillero** sin excesivas bajas personales o materiales. Cuando una de las dos escuadras se encontraba en peor estado **simplemente huía**.

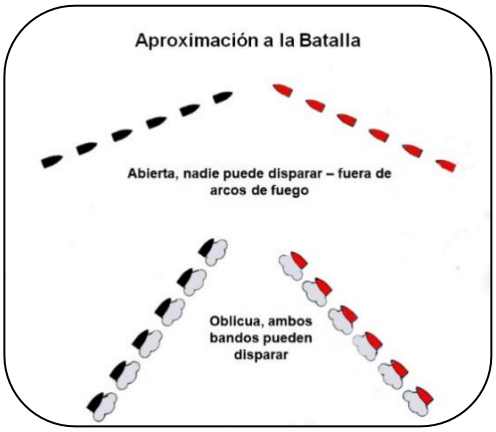
Para utilizar un navío de línea en toda su potencia artillera era necesario formar la **línea de combate**. Esta consistía en colocar los navíos en línea, unos detrás de otros en sucesión, en apretada formación, para lanzar así toda la **carga artillera sobre el enemigo**, que también se batía en una línea similar en paralelo. Esta, al menos, era la **táctica más utilizada** durante la época a la que nos referimos.

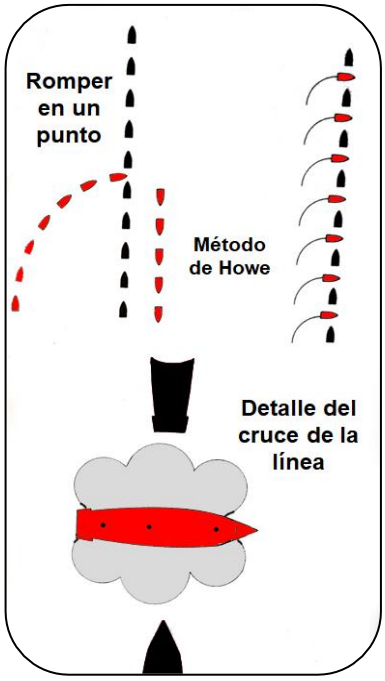
[273] https://www.todoababor.es/historia/batalla-naval-tacticas-combate-naval-era-de-la-vela/

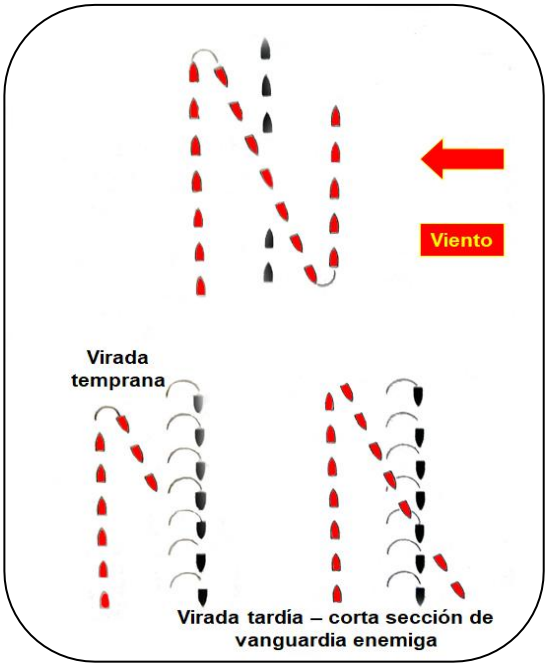

Arco de Fuego típico de Armamento Principal
Arco Efectivo
Arco Ciego
Arco Ciego
Arco Efectivo


Capacidad de ceñida de velero con velas cuadras
Viento
Área inaccesible
Máxima ceñida por estribor
Máxima ceñida por babor


Bordadas ciñendo
Viento


Aproximación a la Batalla
Abierta, nadie puede disparar – fuera de arcos de fuego
Oblicua, ambos bandos pueden disparar


Romper en un punto
Método de Howe
Detalle del cruce de la línea


Viento
Virada temprana
Virada tardía – corta sección de vanguardia enemiga

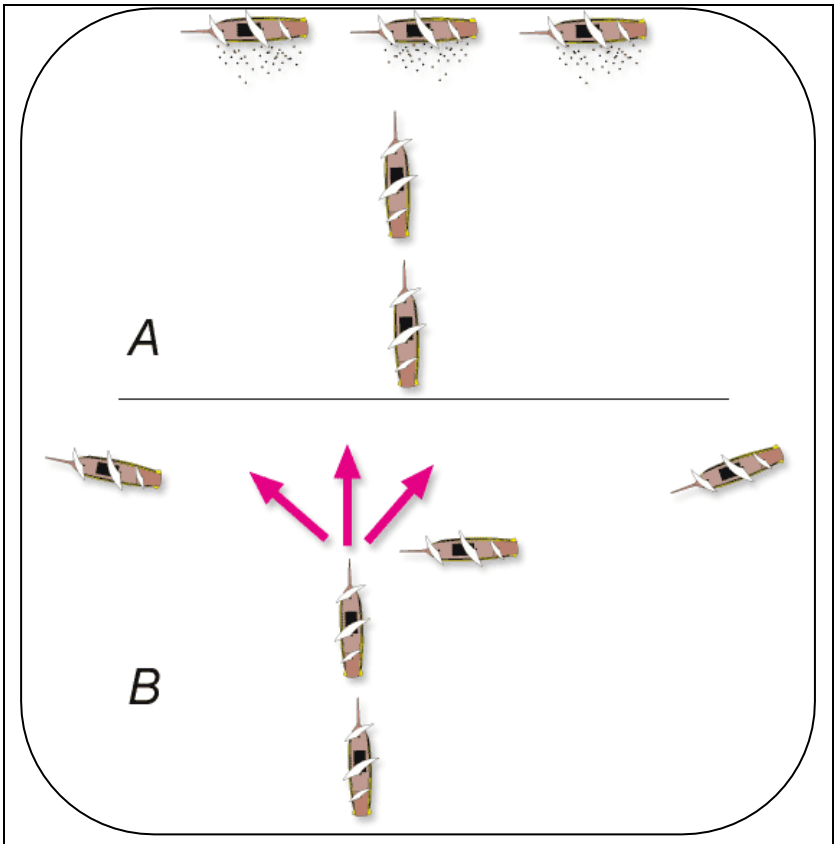
Cortar la línea enemiga

Cuando a mediados del siglo XVIII los británicos, principalmente, empezaron a **cortar la línea enemiga** para envolver así su retaguardia y batirlos en superioridad numérica, fue cuando las batallas navales se hicieron **más encarnizadas**. Esta táctica necesitaba que la escuadra se acercase en un principio en **perpendicular al enemigo**, debiendo eso sí soportar el **fuego en hilera** de los buques que se iban a atravesar.

Pero una vez cortada la línea la escuadra atacante podía **batirse en unas condiciones muy ventajosas**. También es verdad que los británicos sacaron mayor tajada de esta táctica cuando los españoles y franceses estaban en su peor momento y no tenían tripulaciones experimentadas, y por tanto sus líneas de combate **eran mediocres**, lo que dificultaba la eficaz defensa que hubiera proporcionado una sólida línea de combate.

Antonio de Escaño decía que, en igualdad de condiciones en las tripulaciones, la línea de combate en una batalla naval **prevalecía sobre un ataque destinado a cortarla**.

Sin embargo, si los buques no son capaces de formar una línea sólida **(B)** será muy difícil evitar que los navíos se cuelen por entre los grandes huecos que dejan los navíos y **doblen la línea**. Esto es lo que pasó en la batalla naval de Trafalgar.



Esquema con el ataque de una escuadra que intenta cortar la línea de combate de otra escuadra. Si la línea está bien formada **(A)** con los buques en apretada formación, harán de muro frente al ataque en perpendicular y podrían llegar a **desbaratar tal ataque**.

Las **averías sufridas** por los buques de guerra son variables y dependen de la táctica empleada:

El tiro para desarbolar

Se refiere a la **destrucción de la arboladura y de los aparejos** del buque opuesto para ponerlo en dificultad o en la imposibilidad de maniobrar. Esta táctica era la más utilizada por la Real Armada pero no reduce la capacidad destructora del otro barco y no provoca más que pérdidas ligeras.

Está considerada como la principal causa de las derrotas marítimas españolas y francesas, que también seguían la misma táctica.

Con el disparo a la arboladura se buscaba acabar con la posibilidad de maniobra y desplazamiento del buque enemigo, para después seguir **disparando a placer o buscar el abordaje**.

El tiro al casco

Disparo a la **altura de las baterías**, busca la destrucción de la artillería, del material y de los artilleros enemigos. Esta táctica era la preferida por los británicos. Los disparos al casco ocasionaban una **lluvia de astillas y escombros** descontrolados que originaban más bajas que el propio impacto de la bala en sí. A poca distancia (a tocapenoles) los disparos a bocajarro con balas, o incluso doble bala, podían ser devastadores.

Los disparos al alcázar, castillo y toldilla se hacían con **munición de metralla**, al estar menos protegidas que las baterías interiores, lo que podía ocasionar una gran mortandad si la tripulación atacada estaba agrupada. Normalmente antes de efectuar un abordaje se disparaba con metralla para «despejar» la zona. A la vez, para rechazar un abordaje se utilizaba también la misma táctica.

El tiro bajo la línea de flotación, o a la «lumbre del agua» de la embarcación

Es de una eficacia relativa. La bala puede atravesar la muralla de madera, pero las fibras de la madera tienden a enderezarse después de su paso y el carpintero y sus ayudantes **pueden reparar prontamente la avería**.

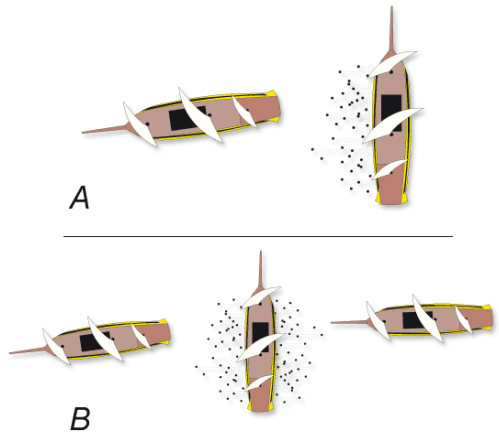
En contra de lo que pueda parecer, era muy difícil hundir un **buque a cañonazos en combate**, ya que además del gran aguante del casco había situados en ambas bandas del sollado, y junto a los costados, existían unos pasillos que corrían de popa a proa, llamados *callejones de combate*. Por ellos se desplazaba la dotación libremente durante el combate y se facilitaba el reconocimiento de los costados y la reparación de los balazos a la lumbre del agua a cargo de los **carpinteros y calafates**.

El tiro en hilera, o enfilada

Es el tipo de disparo más buscado en una batalla naval. La maniobra consiste en **pasar sobre la proa o la popa del adversario**, que era la zona más vulnerable de un buque, donde había muy poca protección, y fulminarlo con **toda su artillería** sin que éste pueda replicar. Además, las balas pueden atravesar al enemigo sobre toda su eslora, causando todavía más daños.

Una vez que el navío ha podido tomarle en enfilada y ocasionarle graves daños, se busca **situarse por la aleta** (o amura en su caso) donde poder seguir cañoneando a placer (imagen superior **A**).

Si el buque atacado pierde el timón o es desarbolado no podrá ni siquiera maniobrar para presentar su costado y se encontrará en serios aprietos, que normalmente conducen a la **rendición del navío**.



En la imagen superior tenemos **varias formas de enfilada**. La imagen **A** nos muestra el ataque a un sólo oponente. En la imagen **B** atacando a dos oponentes al traspasar una línea de combate. En las dos formas el enemigo prácticamente se encuentra indefenso.

Dentro de una batalla naval

En el momento de avistar un barco enemigo, se toca a **zafarrancho de combate**. El capitán de Navío, cuando era un **navío de línea**, se colocaba en la toldilla junto con varios oficiales y guardiamarinas. Estos últimos se ocupaban de observar continuamente las señales provenientes del buque insignia y comunicarlo inmediatamente a sus superiores.

También eran los encargados de seleccionar las **banderas de señales** para izarlas cuando el Comandante lo ordenaba. El segundo comandante (un Capitán de fragata en un navío de línea) ocupaba su puesto en el castillo de proa, en el lado opuesto del buque, para evitar que el fuego enemigo matara a la vez a los dos mandos principales del barco.

Si el Capitán de Navío moría, o tenía que dejar el mando por estar herido, entonces el Capitán de Fragata ocupaba el puesto de este en la toldilla, y así sucesivamente en la cadena de mando

del barco. Podía pasar, como el caso del navío «Montañés» en Trafalgar, que por la muerte de los dos Capitanes se hiciera cargo del buque un Teniente de Navío.

Según decidiera el comandante del buque las **embarcaciones menores** podían ser echadas al agua antes o durante el combate, pero estas debían estar preparadas para ser utilizadas en cualquier momento. Las ordenanzas de 1793 dicen al respecto:

Igualmente será del cargo del contramaestre tener zafos y prontos los calabrotes para remolque, y estar preparado a echar a la mar las embarcaciones menores, y que sus patrones tengan en ellas los remos, timón y cabos de remolque: y si se llevase algún bote al agua por la parte opuesta al fuego, se le dará doble amarra, y se destinarán dos hombres a su custodia y cuidado de que no golpee contra el costado, y zafar los destrozos de maniobra que cayeren en él. Y se tendrá en el bote algún repuesto de planchas de plomo, tapabalazos, estopa, masilla, cuero, clavos y estoperoles, para el pronto reparo de cualquier urgencia.

Ataque de enfilada a la proa de un navío enemigo. Batalla naval entre el navío francés Droits de l'Homme y las fragatas británicas HMS Indefatigable y Amazon, 13, 14 de enero de 1797.

Los coyes entonces son **retirados de los entrepuentes** y colocados en las batayolas de la cubierta superior para dar una cierta **protección contra la metralla**, las balas de mosquete y las astillas de madera. Además, se repartía entre la marinería armas blancas y de fuego, para los abordajes o para rechazar los del enemigo.

Los hombres de las baterías se protegen también la cabeza con una especie de «turbantes» hechos de trapos para evitar que las astillas proyectadas les impacten en la cabeza, o se **despojan de la camisa**, para evitar que una herida por astilla o bala de fusilería se introduzca en el cuerpo con restos de ropa, lo que podía provocar una fatal infección.

Además, se echaba **arena por las cubiertas** para no resbalarse con la sangre.

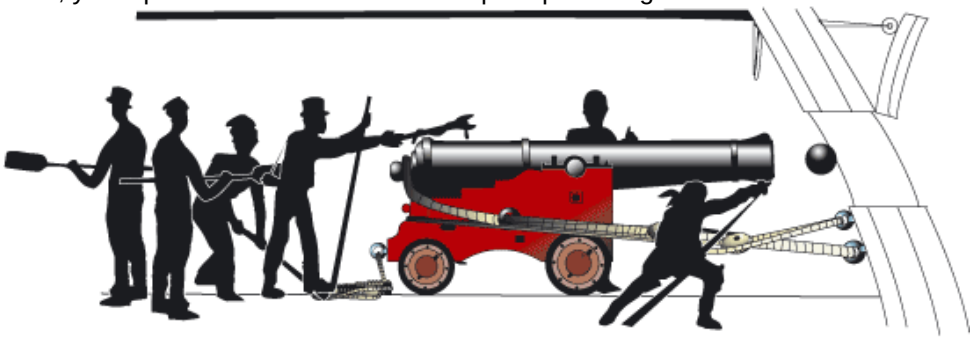
En las baterías de cañones

Las portas son abiertas, y los **cañones son cargados**. Esta maniobra es la más compleja. La carga por la boca necesita hacer **retroceder los cañones**. Un cartucho de pólvora es introducido en el interior del cañón, con la cantidad de pólvora ajustada a lo que se pretende, es decir, mayor carga para lanzar el proyectil más lejos o cuando había dos balas en vez de una sola, luego una bala es introducida, posteriormente se introduce un taco para sujetar la bala y que no se desplace con el balanceo del buque.

El **cabo de cañón** ajusta la altura mediante una cuña que se encuentra en la parte inferior de la pieza, según el objetivo si era a la arboladura o al casco se tenía más o menos inclinación.

La mecha es encendida en el oído del arma, que contiene una pequeña cantidad de pólvora para poder hacer ignición en el cartucho del interior del ánima, con el **botafuego** (en el siglo XIX se sustituye este mecanismo inseguro por los tirafrictor o llaves de fuego, que consistían en unos mecanismos que aplicaban una chispa cuando se tiraba de un cordón, siendo más fiables y rápidos), y hace saltar la carga de pólvora, impulsando la bala al exterior.

Una llama brota de la boca, una detonación fuerte resuena y la cureña retrocede con violencia, siendo detenidos por los aparejos, y los cables de cáñamo que retiene el cañón a cada lado de la porta. Dos sirvientes **frenan el cañón**, gracias a unas palancas llamadas espeques que ejercen en las ruedas, y se aprovecha esta inercia del disparo para cargar de nuevo.



Disparo de un cañón naval.

La operación de carga es renovada después de la **limpieza del interior** y de las pavesas, con un escobillón mojado en agua para evitar que queden restos que puedan hacer explotar por accidente el siguiente cartucho de pólvora y ocasionar un grave desastre.

Pajes y grumetes jóvenes (muchos de los cuales tenían sólo 10 u 11 años) corrían a la *Santa Bárbara* en busca de más **cartuchos de pólvora**, en un ir y venir continuo y agotador. Tras la nueva carga, el cañón es **devuelto en batería** gracias a los espeques y aprovechando el cabeceo del buque para poder mover tan pesado artefacto.

Para el manejo de un cañón de 24 libras se necesitaban normalmente **una decena de artilleros**, que también se ocupaban del cañón opuesto de la otra banda cuando hacía falta. Los cañones de menor calibre necesitaban, proporcionalmente, menos sirvientes.

En caso de disparar las dos bandas al mismo tiempo los artilleros se repartían, disminuyendo por tanto la **cadencia de disparo**. Pero el disparo a dos bandas sólo solía darse en contadas ocasiones. Había que tener cuidado cuando el cañón era disparado repetidamente, ya que podía llegar a reventar debido a la alta temperatura, por eso solía ser refrescado cada cierto tiempo con agua

Infantería de marina española de finales del siglo XVIII

En otras ocasiones el estado de la mar hace que sea imposible utilizar las **baterías más bajas**, ya que el oleaje penetra por las portas, con el evidente peligro que ello supone, y hay que hacer uso de sólo la batería más alta (en caso de un navío de línea), con la pérdida de potencia de fuego que eso supone.

Mantener la cadencia de tiro supone a los artilleros conservar su sangre fría. El ruido, el calor, el humo, la proximidad del adversario, las astillas, los gritos de los heridos y de los agonizantes **transforman las baterías en un infierno**.

Además, el navío que se encuentra a sotavento sufre las incomodidades de llenarse las baterías con humo tras los disparos, y rescoldos a veces incendiados que tienen que ser apagados prontamente, mientras que el navío de barlovento encuentra sus baterías tras el disparo sin estos perjuicios.

Al abordaje (o rechazar uno)

Algunos **infantes de marina** y marineros provistos de mosquetes se subían a las cofas o vergas del buque para tener una posición elevada y ventajosa a la hora de ejercer de **tiradores**, en busca de oficiales y artilleros de la cubierta del navío enemigo.

Otros infantes se organizaban para los **trozos de abordaje** de los marineros para darles cobertura, o bien bajaban a las baterías interiores para disparar por las portas de los cañones cuando estos se retiraban para cargar de nuevo, buscando **acabar con los artilleros** de las baterías del enemigo.

El trozo (grupo de hombres) encargado del abordaje solían ser **marineros e infantes**, que tras el despeje de la cubierta enemiga por medio de la artillería del alcázar o castillo y que batían con metralla, se lanzaban al buque contrario para intentar la rendición por medio del **ataque cuerpo a cuerpo**. Para ello se utilizaban granadas, picas, pistolas, mosquetes, sables y hachas de abordaje.

La rendición del buque enemigo

Cuando un buque, ya sea tras un abordaje o por el uso de la artillería, se rendía en una batalla naval, el pabellón nacional era arriado y encima de él se colocaba la **nueva bandera del apresador**. El Capitán, o el oficial de mayor rango con vida, rendía su buque a un oficial enemigo, entregándole su espada como gesto simbólico de este acto.

Fragata británica apresada por un navío español.

El buque apresado entonces pasaba a ser mandado por el **oficial de presa**, que solía ser un Teniente de navío u otro oficial de menor rango, más medio centenar de hombres para marinarlo a puerto amigo. Los prisioneros eran bajados a las bodegas del navío y selladas las escotillas, con vigilancia. Podía pasar que la **tripulación prisionera**, aprovechando alguna ventajosa circunstancia, se apoderara de nuevo del navío, represándolo y tomando como prisioneros a los antiguos captores. Por eso los oficiales prisioneros eran normalmente llevados al buque apresador, donde estarían más controlados.

Tras cualquier combate el oficial de mayor rango del buque debía **hacer un informe** indicando de forma precisa, siempre que fuera esto posible, cualquier incidencia en la batalla y su resultado, incluido el número de muertos como de heridos, así como los daños sufridos en su buque.

Para rendir el propio navío había que tener, por Ordenanza, una **reunión de los oficiales principales** para evaluar si el estado del navío y las bajas en la tripulación así lo exigían.

La rendición de un navío debía suponer la **última opción posible** para un Capitán tras agotar todas las demás posibilidades y esfuerzos por no rendirse, ya que de no ser así podía enfrentarse

a un **consejo de guerra**, tras la obligatoria investigación que se realizaba cuando un buque se había rendido, y costarle el cargo, con la deshonra que ello suponía, o penas privativas temporales.

Si un Comandante de un buque se rendía tras la imposibilidad de sostener el combate, bien por falta de hombres o porque el estado del barco no daba para más, los oficiales no tenían nada que temer en el consejo de guerra. Por ello, normalmente, cuando un navío de línea se rendía quería decir que la mortandad en su tripulación era enorme y que el **buque quedaba en muy mal estado**.

El horror de un combate naval

Los combates pueden prolongarse durante más de diez horas. Son espantosos. La imposibilidad de huir hace que las batallas navales sean **encarnizadas**, intensas: hay que vencer o morir.

Las heridas que presentan los hombres **pueden ser atroces**. Pueden morir aplastados por el peso del cañón que retrocede tras el disparo y se suelta de sus amarres, **atropellando a cuanto desprevenido** encuentra a su paso; o reventados por la explosión de un cañón defectuoso o con mucho uso seguido.

El contacto de la bala de cañón enemiga con el casco puede crear una *lluvia* mortífera de **astillas**, que puede dejar a un hombre desangrado en cuestión de minutos. O tuerto por alguna astilla perdida y con fatal destino. Una **bala de cañón** que impacte directamente en un hombre llega a tal velocidad que arrancará de cuajo la parte de este que encuentre a su paso.

No es raro **morir descabezado** y tras la batalla se pueden ver despojos y miembros humanos por doquier, y no digamos el daño que puede ocasionar una **palanqueta**, el *Victory* de Nelson sufrió **nueve muertos** por el disparo de una sola de estas palanquetas disparadas desde el *Santísima Trinidad*.

La metralla «fusila» a todo aquel que tenga la mala fortuna de ponerse a tiro. Si hubiera un abordaje las **hachas, sables y demás armas blancas** producen heridas tan terribles que muchos mueren desangrados tras cortes traumáticos de manos, gargantas y otros cortes en el cuerpo.

Y por si el fuego enemigo fuera poco, quedan los aplastamientos por caída de escombros, como vergas, cabos, y demás material de las **arboladuras** que caen a las atestadas cubiertas. Un mástil que se viene abajo en cubierta puede aplastar a una veintena de hombres en un momento y llegar del impacto a la primera batería.

Los muertos en pleno combate son **lanzados por las portas** para evitar que obstaculicen las baterías y los heridos son evacuados a la enfermería, apartada del puente y bajo el nivel del mar, para evitar para que sus gritos trunquen el espíritu de los combatientes.

La cámara baja es **pintada en rojo** para que la sangre quede algo más disimulada. El cirujano se limita primeramente a cuidados urgentes en tanto que los heridos afluyen. En las horas que siguen, practica intervenciones en un lugar impropio a todo acto medical, con los **limitados medios de a bordo**.

El HMS Belleisle tras la batalla naval de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. Este fue el buque británico que quedó en peor estado de su flota.

Estas intervenciones se efectúan por supuesto en ausencia de toda **asepsia y sin anestesia**. La pérdida del conocimiento del operado es a veces buscada gracias a una sangría o con empleo de alcohol, con el fin de **ahorrarle sufrimientos**. Las amputaciones son frecuentes, y las posibilidades de supervivencia de los heridos más graves son escasas, debido a las **terribles infecciones** en tan insalubres condiciones.

Tras el combate los muertos eran envueltos en sus coyes y lanzados al agua con una bala de cañón como lastre, tras una breve ceremonia religiosa oficiada por el capellán.

Esto es lo que se daba en una batalla naval de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Si ya la vida normal en la mar era dura, súmese la de un combate marítimo y tendremos seguramente uno de los **peores escenarios bélicos** a los que se podía enfrentar un hombre de aquella época.

Maniobras de un buque de vela: conceptos básicos[274]

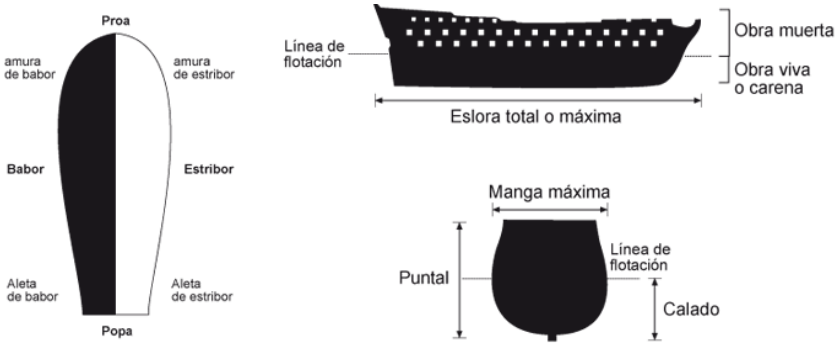
Las maniobras de un **buque de vela** en el mar han sido siempre complicadas de entender para los profanos en el tema. Acostumbrados a ver embarcaciones a motor que navegan por donde quieren, nos es difícil ponernos en la piel de un capitán de un buque a vela que tiene que estar atento **a mil cosas** para lograr ir a donde se supone que debe hacerlo. Y más si ese comandante era el principal responsable de un navío de línea de 74 cañones con seiscientas almas a bordo bajo su responsabilidad.

Han sido incontables los naufragios por mala mar, bancos de arena o arrecifes mal señalizados en los mapas, vientos huracanados, mil peligros como decimos. Llevar un buque de vela de esas dimensiones, y más si era en combate y con temporal, **era de temerarios**.

Pero en este artículo no vamos a contar esta clase de imponderables, sino que explicaremos lo básico. Así se harán una mejor idea de lo complicado que era maniobrar cuando estás a **merced del viento**.

Conceptos básicos de navegación y nomenclatura naval

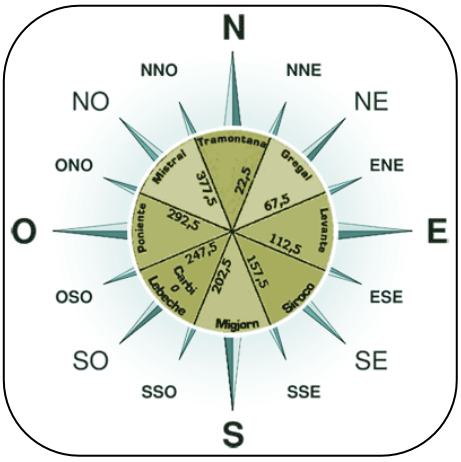
Antes de nada, pasemos a entender de manera gráfica la nomenclatura más importante de un buque:



[274] https://www.todoababor.es/historia/maniobras-de-un-buque-de-vela-conceptos-basicos/

Rosa de los vientos. Rumbos

Antes de meternos con estos conceptos, conviene hablar de los diferentes vientos. Tomemos como punto de referencia la **Rosa de los Vientos**, que es un símbolo utilizado para describir los puntos cardinales. Esta es la Rosa de los vientos con los 16 principales rumbos:

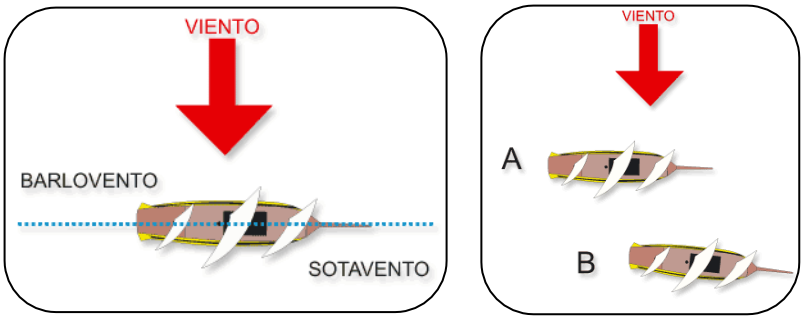


Cuando el viento viene del norte en español se le llama Septentrión o Tramontana. Cuando lo hace del Sur se le llama Noto o Austro. Cuando es del Este se dice que es de Levante y si es del Oeste es de Poniente. Hay más nomenclaturas y su nombre varía según las zonas. En el Mediterráneo, por el ejemplo, también tenemos el Siroco cuando es del Sureste o Mistral o Galerna si es del Noroeste.

Escala de Beaufort de la fuerza de los vientos

N° Beaufort	**Velocidad viento (km/h)**	**Nudos**	**Denominación**	**Aspecto del mar**
0	0 a 1	< 1	**Calma**	Despejado
1	2 a 5	1 a 3	**Ventolina**	Pequeñas olas, pero sin espuma
2	6 a 11	4 a 6	**Flojito** (Brisa muy débil)	Crestas de apariencia vítrea, sin romper
3	12 a 19	7 a 10	**Flojo** (Brisa Ligera)	Pequeñas olas, crestas rompientes.
4	20 a 28	11 a 16	**Bonancible** (Brisa moderada)	Borreguillos numerosos, olas cada vez más largas
5	29 a 38	17 a 21	**Fresquito** (Brisa fresca)	Olas medianas y alargadas, borreguillos muy abundantes
6	39 a 49	22 a 27	**Fresco** (Brisa fuerte)	Comienzan a formarse olas grandes, crestas rompientes, espuma
7	50 a 61	28 a 33	**Frescachón** (Viento fuerte)	Mar gruesa, con espuma arrastrada en dirección del viento
8	62 a 74	34 a 40	**Temporal** (Viento duro)	Grandes olas rompientes, franjas de espuma
9	75 a 88	41 a 47	**Temporal fuerte** (Muy duro)	Olas muy grandes, rompientes. Visibilidad mermada
10	89 a 102	48 a 55	**Temporal duro** (Temporal)	Olas muy gruesas con crestas empenachadas. Superficie del mar blanca.
11	103 a 117	56 a 63	**Temporal muy duro** (Borrasca)	Olas excepcionalmente grandes, mar completamente blanca, visibilidad muy reducida
12	+ 118	+64	**Temporal huracanado** (Huracán)	Olas excepcionalmente grandes, mar blanca, visibilidad nula

Barlovento y sotavento



El **Barlovento** es la parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o un lugar determinado. Y el **sotavento** es el lado contrario de donde viene el viento.

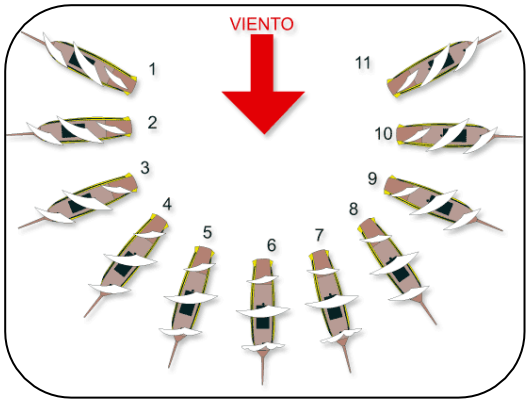
Según la dirección del viento en la imagen siguiente el buque **A** se halla a barlovento del buque **B**, que se encuentra a sotavento.

Si esta situación representara un enfrentamiento entre los dos buques el navío **A** estaría situado en ventaja respecto al **B**, ya que al tener el barlovento podría disponer del lugar adecuado donde situarse y poder atacar, normalmente se buscaría la aleta o la amura del adversario, o pasarlo por la proa o popa para hacer más daño.

Además, el humo producido por las descargas del buque a barlovento iría al navío situado a sotavento, con los inconvenientes que esto supone al llenarse sus entrepuentes con los humos propios y del enemigo. Sin embargo, el buque a barlovento **mantiene sus baterías despejadas**.

Posiciones relativas del buque y el viento.

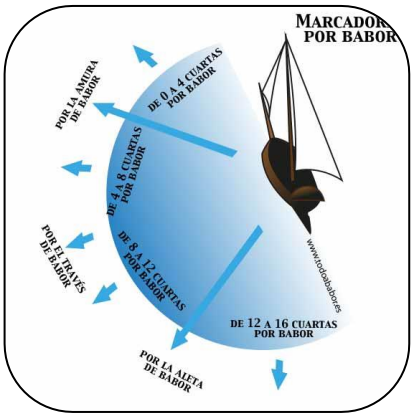
Un navío navegando a diversos rumbos



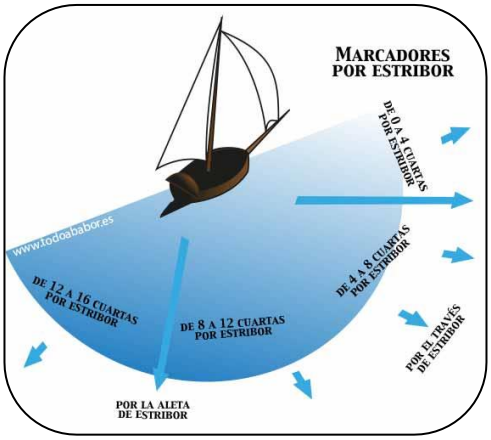
Navío ciñendo por la amura de estribor
Con el viento de través por estribor
A un largo con el viento a popa del través por el costado de estribor
Por la aleta, con el viento por el costado de estribor
En popa, el viento continúa por estribor; las velas de proa portan poco y algunos estays se aferran.
En popa cerrada; corriendo en popa en caso de temporal, se aferra la cangreja, los estays no portan y las velas de proa quedan a sotavento
En popa, el viento ahora por el costado de babor, las velas de proa portan poco y algunos estays se aferran.
Por la aleta, con el viento por el costado de babor.
A un largo con el viento a popa del través por el costado de babor.
Con el viento de través por babor
Ciñendo por la amura de babor.

Marcadores de babor y estribor

Estos son los principales marcadores de un buque en la mar. Las direcciones o marcaciones pueden darse en grados, de 0 a 180 a cada banda contando desde la proa, o en cuartas. Así, cada banda tiene 16 cuartas, cada una de 11 y 1/4 grados. Las siguientes ilustraciones lo muestran. Las «cuartas de viento» se refieren al ángulo con que una embarcación lo recibe:



Marcadores por babor.



Marcadores por estribor.

MANIOBRAS DE UN BUQUE DE VELA: LA VIRADA

Una de las maniobras navales más importantes es la virada, que consiste en **cambiar de bordada o de rumbo**. Hay dos formas de llevar a cabo una virada. Una es la **virada por avante**, que consiste en forzar al navío para que aproe al viento, para caer posteriormente sobre la otra amura. Y la segunda es la **virada por redondo**, que consiste en arribar hasta tener el viento en popa y orzar sobre el costado opuesto.

Seguidamente explicamos gráficamente los dos tipos:

Virada por avante y por redondo

El navío navega con el viento por la amura de babor. *«Listo a virar por avante».*

Se mete el timón un poco de arribada para que porten todas las velas y coja arrancada el buque.

«Orza poco a poco». Se mete el timón de orza, se saltan las escotas de los foques para que descarguen el viento y la cangreja se pasa a barlovento para que ayude a orzar.

El navío está casi proa al viento. Ahora *«Carga la mayor»*. Se bracean las mayores, se cambian los foques y se cazan sus escotas mientras el buque tiene el viento a fil de roda.

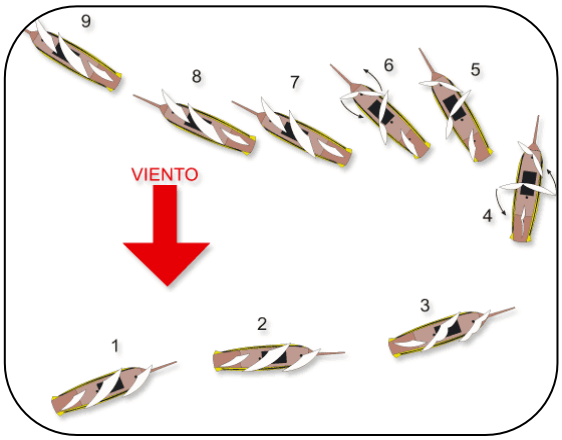
Disminuye la arrancada avante. Con las velas de proa en facha, el navío cae forzosamente a babor.

Cuando las velas del palo mayor se empiezan a llenar, la orden es *«Larga y cambia al medio»* y se bracean las velas de proa.

El buque abate hasta que se llenan las velas que se bracean según se vayan pidiendo.

El navío va cogiendo arrancada avante con lo que su estala se va haciendo normal.

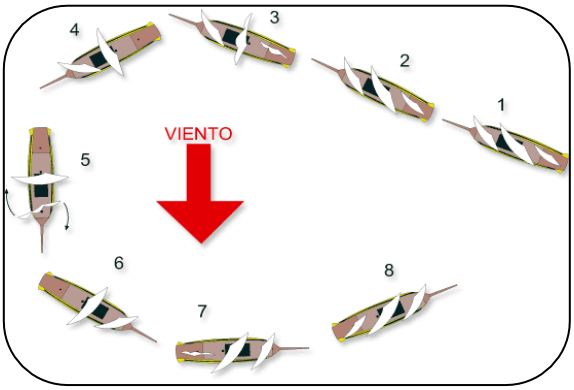
Se aguanta ciñendo por la amura de estribor y se aclara la maniobra.



Virada por redondo

Las viradas por redondo eran importantes para evaluar la capacidad de respuesta de la artillería de la banda opuesta, de manera que una ventaja en este aspecto indica la posibilidad de dar dos descargas al enemigo en lugar de una y recibir de éste una sola descarga.

El navío navega con el viento a un descuartelar por la banda de babor.
«Listo a virar por redondo». Se carga la mayor y se preparan las brazas para la maniobra.
Se arría la cangreja. *«Andar todo»* y *«Braza mayor»*. Se pone el timón a babor y la verga mayor en cruz.
Sin velas a popa el buque cae rápidamente a sotavento.
El navío va en popa cerrada. *«Braza en cruz trinquete y velacho»*. Se bracean las velas de proa y se cambian las escotas de los foques.
El buque está en la nueva amura y las velas de proa evitarán que orce demasiado. Se bracea la mayor.
Se bracean a ceñir todas las velas y se da la cangreja.
El navío se aguanta de bolina con la amura de babor. Se larga de nuevo la mayor y se aclara la maniobra.



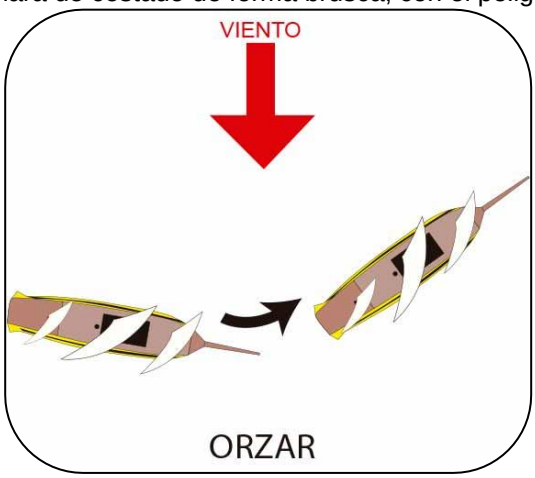
¿QUÉ ES ORZAR Y ARRIBAR?

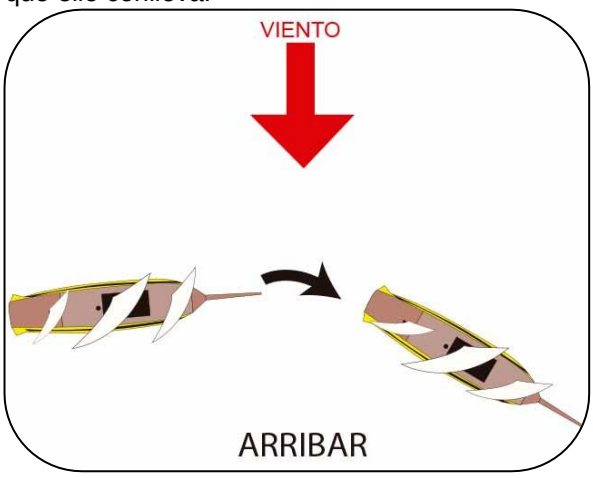
Orzar

La maniobra de **orzar** es llevar la proa a barlovento, es decir, de donde viene el viento. El barco tendrá tendencia a escorar. El buque ceñirá entonces y si seguimos la maniobra viraremos.

Arribar

Al **arribar** o *caer* el buque pondrá la proa a sotavento, o lo que es lo mismo, la maniobra contraria a orzar. Hay que estar pendiente de que el viento no cambie de amura o la botavara cambiará de costado de forma brusca, con el peligro que ello conlleva.

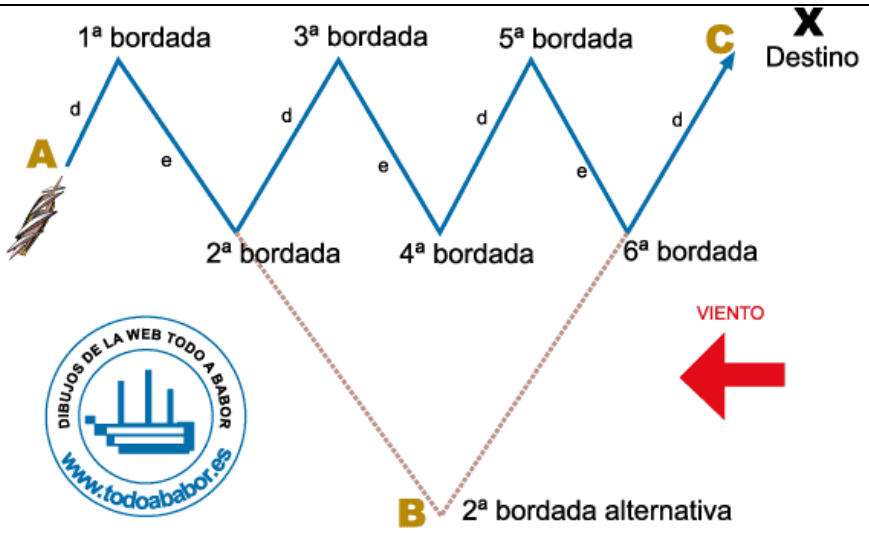




Navegar en contra del viento. Ceñir

Ya sabemos que **ceñir es navegar en contra del viento** en el menor ángulo posible. Para un buque a vela es imposible ir en línea recta en contra del viento, por lo que se realizan bordadas para ir avanzando. Una bordada es el camino recorrido por un velero a un rumbo de bolina entre cada virada; cuando es muy corta se llama repiquete. Seguidamente lo explicamos gráficamente:

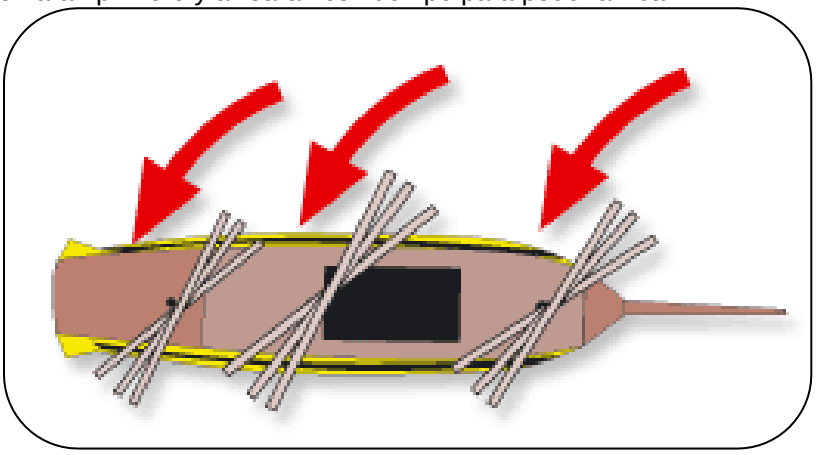
<



La ruta **A-C**, se realiza en 6 bordadas cortas o repiquetes. La ruta **A-B-C** en sólo 2, cubriendo la misma distancia. Es preferible al navegar en alta mar la segunda ruta, es decir la **A-B-C**, ya que supone menos trabajo para la tripulación al no maniobrar tan a menudo y que con viento constante es mucho más rápido. Al navegar "**d**" el buque está en la bordada de estribor, ya que recibe el viento por ese costado, y cuando es en "**e**", de babor.

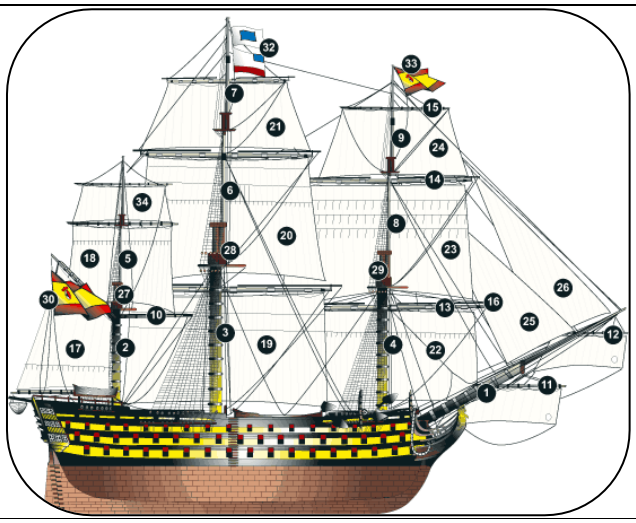
Navío navegando de bolina

En un buque de aparejo redondo que navega ciñendo las vergas bajas están siempre **más braceadas que las vergas altas**. La razón es que las velas bajas no se pueden cazar tan planas como las altas, y por tanto necesitan un viento más largo para llenarlas que las velas pequeñas. De nuevo, si el viento escasea y las velas toman por la lúa (la lúa es el revés de las velas por la parte que van cazadas. *Tomar por la lúa*, significa tomar el viento por sotavento, cambiando de amura), las velas altas lo harán primero y avisarán con tiempo para poder arribar.



Arboladura de navío de línea español de 112 cañones

Aunque en la ilustración no venga reflejado, los navíos españoles solían llevar en el palo de trinquete, mayor y mesana, encima de las vergas de juanetes, otras llamadas **sobrejuanetes**, en concreto sobrejuanete de proa, sobrejuanete mayor y sobreperico respectivamente. Estas pequeñas velas sólo se largaban con vientos bonancibles.



1- Bauprés
2- Palo Mesana
3- Palo Mayor
4- Palo Trinquete
5- Mastelero de sobremesana
6- Mastelero mayor o de gavia
7- Mastelero de juanete mayor
8- Mastelero de velacho
9- Mastelero de juanete de proa
10- Verga de gata o verga seca
11- Verga de cebadera
12- Verga de sobrecebadera
13- Verga de trinquete
14- Verga de velacho
15- Verga de juanete
16- Botalón de rastrera
17- Cangreja
18- Sobremesana
19- Vela mayor
20- Gavia
21- Juanete mayor
22- Vela Trinquete
23- Velacho
24- Juanete de proa
25- Foque
26- Contrafoque
27- Cofa de mesana
28- Cofa de mayor
29- Cofa de trinquete
30- Bandera de combate
31- Gallardete o grímpola
32- Banderas de señales
33- Insignia de Teniente General
34- Juanete de sobremesana o periquito

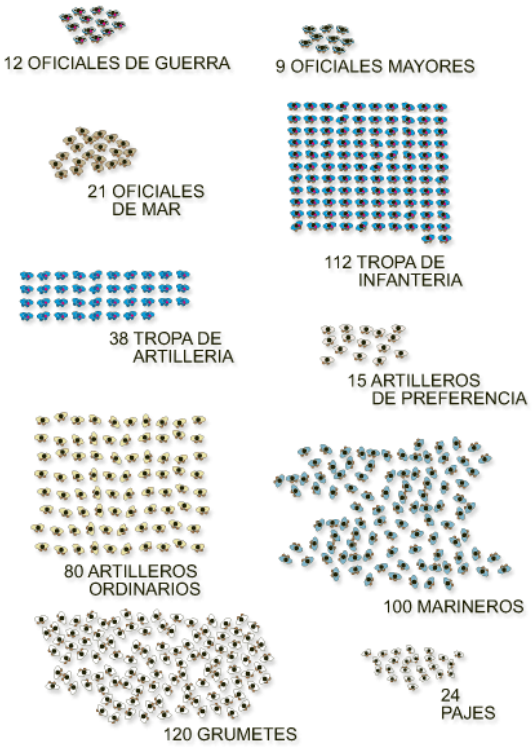
Dotación de un navío de línea español de 74 cañones

La **tripulación** (gente de mar encargada del manejo del buque y su artillería) y **guarnición** (infantería de marina embarcada) correspondiente a un **navío de 74 cañones** según consta en el Reglamento General de las Guarniciones y Tripulaciones. **510** hombres, correspondientes a la dotación que sumados a los **29** oficiales de marina y oficiales mayores dan **539 de hombres totales embarcados.**

Todos esos hombres estaban divididos de la siguiente manera:

Oficiales de Guerra:	1 Brigadier o 1 Capitán de Navío. 1 Capitán de Fragata. 3 Tenientes de Navío. 2 Tenientes de Fragata. 2 Alférez de Navío. 3 Alférez de Fragata. Total: 12	**Oficiales Mayores:**	1 Contador. 2 Capellanes. 1 Cirujano de 1ª. 1 Cirujano de 2ª. 1 Piloto de 1ª. 1 Piloto de 2ª. 2 Pilotines. Total: 9
Tropa de Infantería de marina	112	**Tropa de Artillería**	38
Oficiales de Mar	2 Primeros Contramaestres, 2 Segundos Contramaestres, 1 Primer Guardián, 1	**Artilleros de Preferencia**	15

	Segundos Guardianes, 1 Primer Calafate, 2 Segundos Calafates, 1 Mozo, 1 Primer Carpintero, 2 Segundos Carpinteros, 1 Tercer Carpintero, 1 Cocinero de Equipaje, 1 Buzo, 1 Armero, 1 Farolero, 2 Maestros de Velas, 1 patrón de Bote. Total 21		
Artilleros Ordinarios	80	**Marineros**	100
Grumetes	120	**Pajes**	2



Medidas de un navío español y otro británico del mismo porte, en el año de 1740

El navío español *Princesa*, de 70 cañones tenía las siguientes medidas (en metros):

- **Eslora**: 50,32
- **Manga**: 15,17
- **Calado**: 6,7
- **Toneladas**: 1.709

El navío británico *Bedford*, de 70 cañones tenía las siguientes medidas (en metros):

- **Eslora**: 45,75
- **Manga**: 13,31
- **Calado**: 5,2
- **Toneladas**: 1.230

Como se pude apreciar en la tabla, los navíos británicos **eran más reducidos** que un navío de línea español del mismo porte. Esto hacía que los buques británicos fueran, en general, **de más andar, con menor número de tripulaciones y conservando la misma potencia de fuego que sus enemigos**.

Los navíos de línea españoles solían tener **más estabilidad**, al ser más mangudos, y con **más aguante al fuego enemigo**. El *Princesa* fue un navío español capturado por tres navíos británicos del mismo porte en 1740.

Los británicos quedaron tan maravillados del aguante del navío español que adaptaron posteriormente los gálibos de este para la construcción de algunos poderosos buques británicos.

TÁCTICA NAVAL: CRUZAR LA T[275]

Una de las tácticas que actualmente constituyen un clásico de la era de las grandes batallas navales con acorazados es "**cruzar la T**"; estrategia que aún es estudiada por militares e historiadores. El lector puede pensar acerca del motivo de hablar de una táctica que no tiene nada que ver en la época de la navegación a vela. Es cierto, pero en artículos relacionados con la náutica de las guerras napoleónicas la atribuyen erróneamente a lord Nelson en la Batalla de Trafalgar. Es por eso por lo que es necesario aclararlo.

Hechas las introducciones vamos primero a decir en qué consiste la táctica y después en qué no es. Cruzar la T consiste en **colocar perpendicularmente una escuadra respecto a la línea de batalla de una flota enemiga**, dando al conjunto la forma de la letra T (imagen 1).

De tal manera que la flota que "cruza" puede utilizar todo el fuego de sus baterías principales y parte de las secundarias; mientras que la escuadra enemiga solo puede responder con la artillería de proa de sus primeros buques de la formación. La maniobra en sí proporciona una ventaja de 2 a 1 en combate, aunque hay que decir que para lograr dicha acción **se requiere una velocidad superior a la del oponente**. La maniobra la inventó y usó por primera vez el almirante-mariscal Heihachiro Togo (imagen 2) en la batalla de Tsushima (1905) contra la flota rusa. Ya había hecho una intentona en la batalla del mar amarillo (1904) pero calculó mal la distancia y casi se les escapan los rusos; pero finalmente afinó con las manobras y destruyó al completo a la flota rusa.

Togo se inspiró en una de las tácticas de Yi Sun Sin llamada "alas de grulla", solo que la modernizó y mejoró. Prueba del éxito de su estrategia reside en que fue utilizada por otros comandantes en grandes batallas. Por lo que inicialmente era conocida como "la maniobra de Togo".

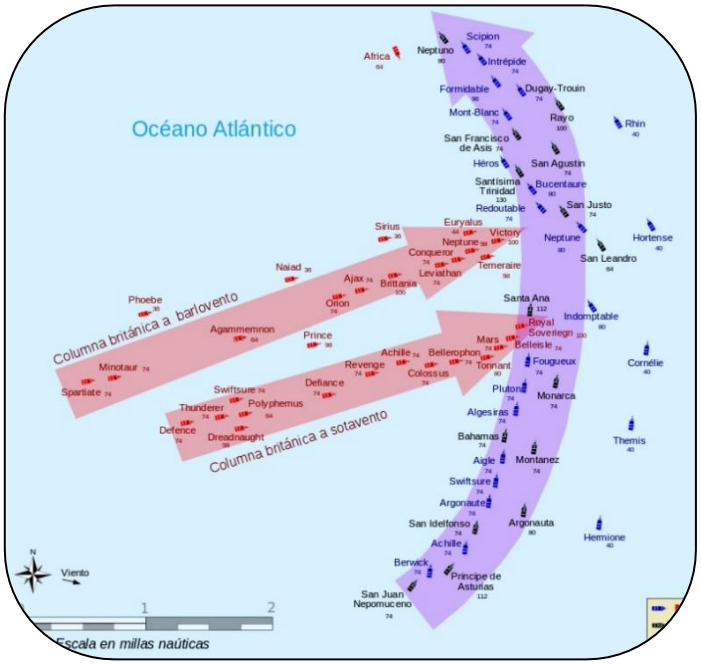
Habiendo visto las ventajas de esta táctica uno se pregunta ¿Por qué nunca fue usada en el periodo de la navegación a vela? A ningún comandante se le ocurrió porque de nada le hubiese servido. **La maniobra estaba pensada para hacerla con navíos acorazados** equipados con torretas giratorias que permitían concentrar el fuego en un punto concreto. De lo contrario, es casi imposible apuntar al primer buque de la formación enemiga por la forma en que estaba distribuida la artillería en los navíos de línea y si el enemigo conseguía situarse entre los arcos de disparo, podía acercarse casi sin peligro y barrer la popa al primer buque que tuviera cerca (imagen 3)

Viendo el gráfico, no es de extrañar que la **mayoría de los almirantes prefiriesen poner sus buques en paralelo** y así poder maximizar su potencia de fuego y causar más daños al enemigo o intentar capturar sus buques.

Entonces ¿Cómo relacionar lord Nelson con una táctica de principios del s. XX? La verdad, se trata de una mala interpretación del mapa de la batalla de Trafalgar, dado a la forma de las flotas antes del combate cerrado. Pero la flota franco-española no intentó tal ataque; su estrategia se basó

[275] https://www.todoababor.es/historia/tactica-naval-cruzar-la-t/

en una línea defensiva. Respecto a Nelson, **no trataba de cruzar la T, sino de "romper" la línea de batalla**.



En vida lord Nelson comentaba que en el transcurso de un combate **siempre hay algún elemento de riesgo en cada batalla**, en caso de Trafalgar fue el hecho de exponer los primeros buques al fuego de la flota combinada; aunque con lo mencionado anteriormente, el tiempo que tardaban en recargar las piezas y la puntería enemiga, fue un riesgo calculado.

Este concepto de "romper la línea" tampoco fue una invención suya, porque en la Royal Navy ya fue usada con anterioridad por Robert Calder en Finisterre (1805), por Richard Howe en el Glorious First of June (1794) y Georges Rodney en Saintines (1782).

Esto muestra que, si bien el concepto de "romper" la línea **no era nuevo en la armada británica**, no todos los comandantes querrían arriesgarse a usarla; aunque el tiempo dio la razón a los almirantes que tenían preferencia por las tácticas ofensivas. Aunque si se ha de ser justo el mérito corresponde al almirante danés **Niels Juel** quien en 1676 en la bahía de Køge **rompió la formación de la escuadra sueca** de forma que Dinamarca consolidó el dominio los mares del norte hasta la batalla de Copenhague (1801).

¿CÓMO SE DISPARABA UN CAÑÓN NAVAL? SU CARGA Y DISPARO[276]

El disparo de un cañón naval implicaba un **número fijo de pasos** que los artilleros debían ejecutar de manera casi mecánica para poder hacer una regular cadencia de tiro. Cada uno de estos pasos era importante, por lo que no podían saltarse sin riesgo de explosión del cañón o de cartuchos debido a la imprudencia o mal manejo. De ahí la importancia del ejercicio de carga y disparo del cañón de forma regular por las tripulaciones.

Un cañón de 24 libras o de 36, los más grandes y pesados que portaba un navío, eran manejados cada uno por entre **8 y 14 hombres**, dependiendo si se disparaba por una banda o las dos a la vez.

La dotación de un cañón **manejaba dos cañones:** El de estribor y su espejo de babor. Normalmente se disparaba por **una sola banda**, pero en caso de tener que disparar por las dos se **dividían los hombres** y se ayudaban entre ellos para cargar los dos cañones.

El señalamiento y destino para el servicio de la artillería será solo respectivo a los cañones de una banda». (art. 5, título quinto de las ordenanzas).

En el momento del combate, eran imprescindibles **tinas de agua** en cubierta con algunos lampazos mojados, para apagar cualquier posible fuego.

Además de tener listos los pertrechos con los que se tenían que servir cada una de las piezas, debían tener siempre los llamados **pertrechos de respeto o recambio**, cureñas, ruedas, ligaduras, cuchillos, martillos., todo ello repartido en tres puestos: La *Santa Bárbara*, el palo mayor y el trinquete, para poder acceder a ellos desde cualquier lugar del buque en un momento de necesidad.

Los cajones de **cartuchos de fusil** eran distribuidos también, así como los barriles de granadas y una mechera llena de mechas.

[276] https://www.todoababor.es/historia/como-se-disparaba-canon-naval-carga-disparo/

En algunas ocasiones, ante el mal tiempo en la mar, las tripulaciones de los buques se veían obligadas a arrojar parte de su **artillería al agua**. La artillería que solía arrojarse al agua era la que iba situada en la cámara baja, la de encima y debajo del alcázar, la del combés y las de encima y debajo del castillo de proa.

La utilización de las armas y artillería a bordo de los buques tenía que ser considerada en función de varios factores:

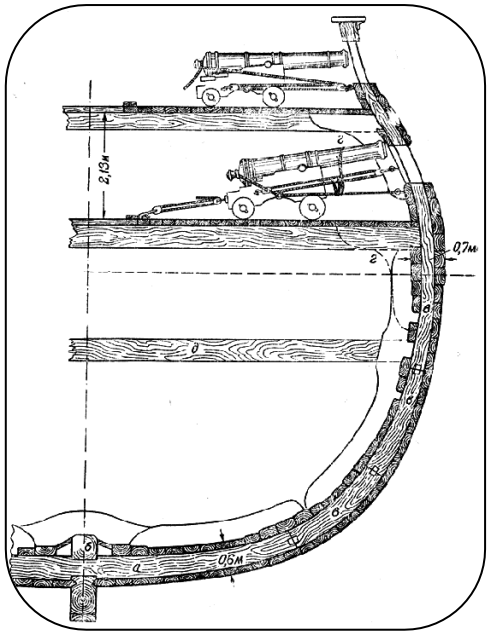
Si se apuntaba para dar en la proa o popa, debían tener en cuenta el andar de uno y otro navío.

Si tenían que tirar a desarbolar, debían apuntar a los dos tercios de los palos a la altura de la cofa, que era donde se producían los mayores estragos.

Si la intención era echar a pique el buque contrario, la puntería tenía que hacerse de forma que la bala diese en la medianía del casco.

Si querían disparar al horizonte, los cañones de la primera batería tendrían que apuntar a la primera del enemigo; los de la segunda a la segunda; los del alcázar y castillo, al alcázar y castillo contrarios.

Atender además al movimiento del navío era imprescindible para disparar con puntería en la mar. Como pauta general, para acertar en la mar hay que dar a la pieza alguna **elevación** más de la correspondiente, para que poco más o menos a la mitad de la caída del balanceo del buque, esté la puntería en el objeto que se desea batir.



Sección de un navío de 74 cañones. Obsérvese la limitada altura de los entrepuentes. En la batería superior tenemos un cañón dispuesto en retirada. En la batería baja un cañón abatiportado.

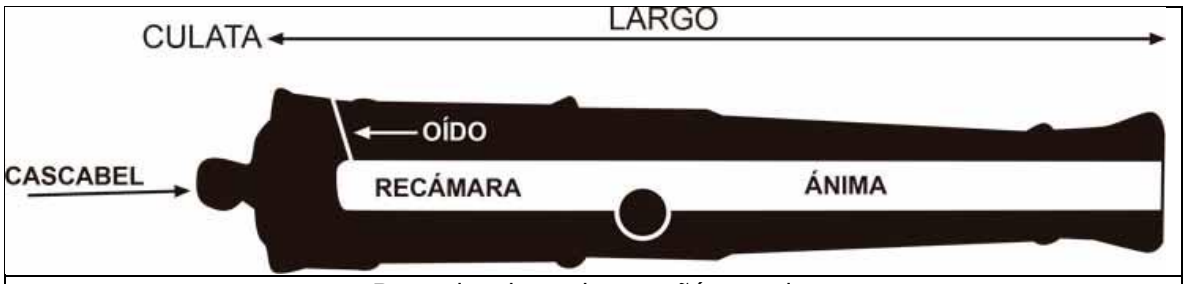
Los cañones situados por barlovento tenían de por si suficiente elevación, por lo que se les daba fuego en el momento del balance o caída. Una vez disparado un cañón, se arriaba la porta mientras se volvía a cargar, y una vez cargado se abría de nuevo poniendo el cañón en batería.

Otros factores importantes que había que considerar también además del movimiento del buque, era el hecho de que los tiros efectuados **de mar a tierra** son más cortos que los que se hacen de tierra al mar.

Con lluvia, también los tiros son de **menos alcance** que cuando hay nieblas o el tiempo está nublado.

Del mismo modo que los que se hacen de noche, no son tan largos como los que se hacen de día, siendo a su vez de día de más alcance cuando el sol esta más elevado sobre el horizonte.

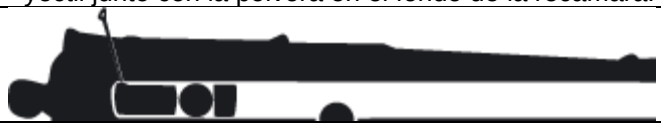
Paso a paso de la carga de un cañón naval



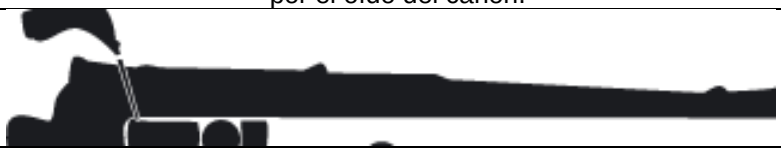
Partes interiores de un cañón naval.

1.- Se introducía primeramente un cartucho de pólvora hasta el fondo del ánima, mediante un atacador.

2.- Tras el cartucho de pólvora le seguía el proyectil, (bala rasa, palanqueta o metralla), y se taponaba con un taco de estopa, que evitaba que se deslizase el conjunto y así se quedara el proyectil junto con la pólvora en el fondo de la recámara.



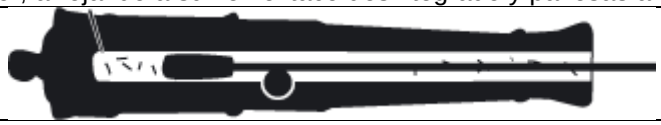
3.- El cabo de cañón agujereaba el cartucho de pólvora mediante un fino punzón que introducía por el oído del cañón.



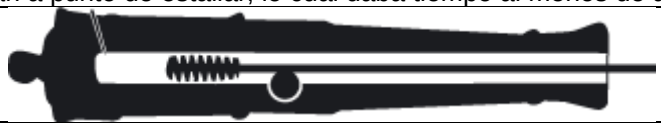
4.- Se cebaba entonces el oído con pólvora rápida proporcionada por el cuerno que llevaba el cabo de cañón.

5.- Si no se disponía de llave de artillería se aplicaba el fuego mediante mecha, con el botafuego. Con la llave el disparo era efectuado tirando de una pequeña driza, que hacía saltar el mecanismo y mediante un sílex de este se producía una fuerte chispa, que encendía la pólvora rápida del oído del cañón y producía a su vez la ignición del cartucho. Este segundo método era el más utilizado desde finales del XVIII, quedando el botafuego como método de reserva por si fallaba la llave.

6.- Esto provocaba la ignición de la carga de pólvora y empujaba con gran violencia al proyectil al exterior, arrojando a su vez el taco desintegrado y pavesas ardiendo.



7.- Con la esponja, previamente mojada en agua, se refrescaba el interior del ánima y se apagaban los posibles rescoldos encendidos que hubiera en el interior de la recámara. Este refresco había que hacerlo a fondo cada pocos tiros, pues el cañón podía llegar a ponerse al rojo vivo y llegar a explotar, deformarse por el calor o sufrir alguna fisura. Los cañones españoles fundidos en la Cavada tenían la *ventaja* de avisar antes de explotar porque se desquebrajaban cuando estaban a punto de estallar, lo cual daba tiempo al menos de alejarse.



8.- Con el cepillo se retiraban los restos y se limpiaba el ánima, quedando el cañón listo para repetir el proceso de carga.

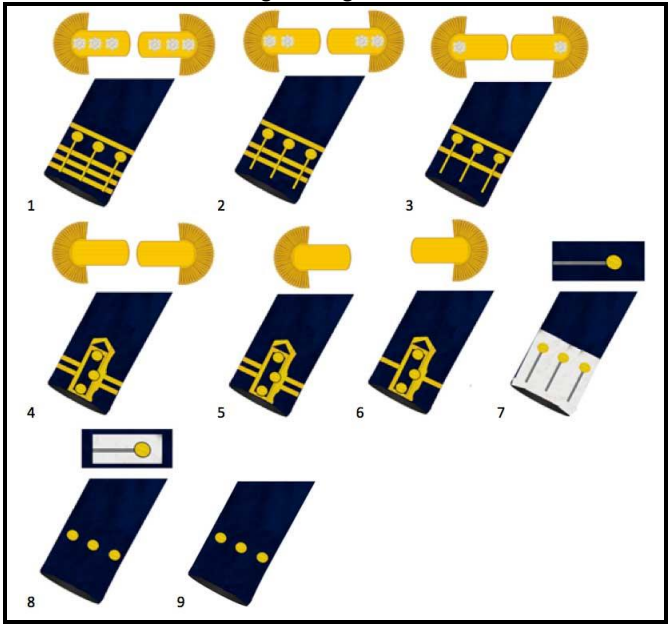
GRADOS EN LA MARINA REAL BRITÁNICA EN LA ÉPOCA DE TRAFALGAR[277]

Gran Bretaña al igual que España, empezó a distinguir a sus oficiales según la posición de tiras, barras doradas y entorchados con botones en las mangas de los uniformes. Pero con la evolución de los uniformes apareció un nuevo elemento: La charretera.

Aparecieron "formalmente" durante la segunda mitad del siglo XVIII e incorporados a la armada británica en la normativa de uniformes de 1795. Inicialmente las charreteras solo eran un elemento decorativo que más tarde sirvió para identificar el rango de los oficiales, primero los de menor categoría y después a los oficiales generales. Siendo una de las primeras naciones en utilizarlas para esta finalidad y probablemente llegando a influir a otras naciones como Francia, que empezó a utilizar estrellas plateadas de cinco puntas y Rusia, que usó águilas bicéfalas hasta el 16 de abril 1917.

Si bien este cambio no supuso el final de las insignias en los puños que continuaron usándose, especialmente en el uniforme de gala (que ilustraremos a continuación), volviendo al protagonismo en 1856 cuando desbancaron a las charreteras y se convirtieron en el actual sistema de insignias.

En las siguientes ilustraciones se puede apreciar las divisas usadas por la Armada Británica en la batalla de Trafalgar, según la normativa de 1795-1812:



1 Almirante de la flota/Almirante
2 Vicealmirante
3 Contralmirante/Comodoro
4 Capitán de navío / Post Capitán
5 Capitán de navío (menos de 3 años)
6 Master and Commander
7 Teniente
8 Guardiamarina
9 Suboficial

Evolución de las insignias

- **Contramaestre (suboficial)**: Era uno de los suboficiales del buque, marineros experimentados de los cuales la mayoría habían trabajado en los astilleros. Sus funciones eran idénticas a las de la Real armada española: la preservación del aparejo, manejo de las velas y la disciplina de los marineros siendo ellos los que administraban los castigos.

A diferencia de los cargos de oficiales que llevaban el clásico bicornio naval, el suboficial tenía la chistera negra. Su distintivo de 3 botones aún se utiliza.

- **Guardiamarina**: El primer escalafón en la carrera de un oficial. Por lo general su edad comprendía entre 11-13 años, aunque algunos oficiales se enrolaban a más temprana edad como simples grumetes y/o sirvientes del capitán para aprenderla vida marinera y adquirir más experiencia; como el injustamente odiado Capitán William Bligh del HMS Bounty, que ingresó como criado con solo seis años antes de ser nombrado guardiamarina a los diez.

277 https://www.todoababor.es/historia/rangos-marina-real-britanica-epoca-batalla-de-trafalgar/

- Su distintivo del cuello ha sobrevivido hasta nuestros días, pese a los continuos cambios de uniformes que experimento la armada británica. El Oficial de derrota lucia el mismo uniforme, pues algunos era antiguos guardiamarinas que no pudiendo ascender de promoción a causa de factores como las influencias, se especializaban en navegación.
- **Teniente**: Era el siguiente rango que ostentaba un Guardiamarina tras aprobar los exámenes pertinentes. Aunque inicialmente eran los capitanes quien nombraba a los tenientes, la cosa cambió en 1677 con la introducción del sistema de examinación por parte de Samuel Pepys (celebre político, cronista y héroe del gran incendio de Londres de 1666) para evitar el favoritismo.
- Existían tres clases: **Teniente-capitán, Teniente segundo y Teniente tercero**; aunque todos vestían el mismo uniforme con unas mangas claramente distinguibles. A partir de 1812 pasó a llevar una charretera dorada en el hombro derecho y dos a partir de 1843.
- **Master and Commander:** Se podría traducir como "Capitán de mar y guerra", era el rango intermedio entre teniente y capitán, de hecho, en la actualidad se denomina Teniente-Comandante. En nuestra actual armada corresponde a Capitán de corbeta. Su rango consistía en una charretera dorada en el hombro izquierdo. Aunque con la nueva normativa de 1812, paso a llevar dos en cada hombro y en 1843 se le añadió un ancla plateada.
- **Capitán de navío (menos de 3 años**): Era el siguiente rango en la escala jerárquica de la armada británica. Normalmente recibía un mando más importante que su rango inferior, como una fragata. Su divisa era una charretera dorada en el hombro derecho; aunque con la nueva normativa de 1812 pasó a llevar dos en cada hombro y se le añadió un ancla plateada; que sería sustituida en 1843 por una corona real.
- **Capitán de navío / Post Capitán**: Era el capitán que había servido en el cargo durante tres años. Al ser más experimentado recibía mandos de más responsabilidad como un navío de línea, aunque también se le podía encargar otro buque de menor categoría. Su divisa eran dos charreteras doradas en cada hombro, aunque con la nueva normativa de 1812 se le añadió un ancla plateada y una corona real.

Cuando Inglaterra dispuso de más buques, en 1690 se creó el sistema de flotas, es decir tres flotas la roja, la blanca y la azul; cada una con su Almirante y todos subordinados ante el Almirante de la flota. De tal forma que cuando un oficial era ascendido a Contralmirante, se le asignaba la escuadra azul, posteriormente o bien por antigüedad, méritos o fallecimiento de un superior era promovido a Contralmirante de la flota blanca y después de la roja; lo mismo ocurría con los vicealmirantes y almirantes. Aunque no siempre se cumplía al pie de la letra, por ejemplo, el vicealmirante Cuthbert Collingwood (segundo al mando en Trafalgar) pertenecía a la azul y fue promocionado vicealmirante de la roja por sus acciones (sin pasar por la blanca).

- **Contralmirante/ Comodoro**: dos charreteras doradas, una en cada hombro y provistas de una estrella plateada de ocho puntas. La diferencia entre los dos mandos era (a parte de algunos cambios en el uniforme) su insignia, el comodoro izaba un gallardete del color de su almirante; mientras que el Contralmirante enarbolaba su insignia rectangular con el color de su escuadra en el palo de mesana.
- **Vicealmirante**: dos charreteras doradas, una en cada hombro y provistas de dos estrellas plateadas de ocho puntas.
- Almirante: dos charreteras doradas, una en cada hombro y provistas de tres estrellas plateadas de ocho puntas.
- **Almirante de la flota**: Creado el cargo en 1690 cuando se creó el sistema de las tres flotas, lo que lo convertía en el comandante en jefe de la armada; en el ejército equivaldría al rango de Mariscal de campo. Cinco miembros de la realeza británica han ostentado dicho cargo y como curiosidad, también se concedía a otros miembros de la realeza extranjera como señal de amistad. Irónicamente en 1889 uno de los homenajeados fue el Káiser Guillermo II de Alemania.

Hasta la entrada en vigor del sistema de divisas de 1827 utilizó la misma divisa que los almirantes. Pero a partir de dicha fecha utilizó dos charreteras doradas en cada hombro, provistas

de tres estrellas plateadas de ocho puntas, situadas en forma triangular y rematada con un ancla plateada y una corona real.

Con la disolución del sistema de flotas en 1864, la armada se quedó con la bandera blanca, la azul pasó para los miembros de la reserva naval y la roja para la marina mercante.

REFERENCIAS HISTORIA NAVAL UNIVERSAL. TOMOS II Y III

- Aguirre Vio, Carlos. “Historia Naval Mundial”. Ediciones de la Universidad Marítima de Chile. 1997
- Anesa-Noguer-Rizzoli “Así fue la Segunda Guerra Mundial”, 1972
- Badsey Stephen. Normandía Desembarco aliado y ruptura del frente. Ediciones del Prado. 1994
- Botting Douglas. The U-Boats. The Seafarers, Time-Life Books.1979.
- Busch Harald, Así fue la guerra Submarina. Editorial juventud.1952.
- Chris Bishop. Submarinos Alemanes. Editorial LIBSA 2012
- Chubretovich Carlos A. Las islas Falklands o Malvinas. Editorial La Noria. 1987
- Churchill ´s Greatest Fear. The Battle of the Atlantic, 3 September 1939 to 7 May 1945., Pen & Sword Military2015
- Clapp Michael & Southby-Tailyour. Ewen Amphibious Assault Falklands, The Battle of San Carlos Water. Pen & Sword Military. 2007
- Collier Paul. The Second World War (4). The Mediterranean 1940–1945. Osprey Publishing Ltd. 2003
- Cox Jeffrey. Rising Sun, Falling Skies. The Disastrous Java Sea Campaign. Osprey Publishing Ltd. 2014
- Crociani P & Battistelli P.P. Italian Navy & Air Force Elite Units & Special Forces 1940–45. Osprey Publishing Ltd. 2013
- David. Wragg The Pacific Naval War 1941-1945. Pen & Sword Maritime. 2011
- De la Sierra Luis, “Titanes azules”, Editorial Juventud, S.A., Barcelona, 1978.
- Del Rey Miguel y Canales Carlos. Una Jauría de Lobos 1914 – 1945.EDAF.2012.
- Dildy Douglas C. Danmark and Norway, 1940, Hitler ‘s boldest Operation. Osprey Publishing Ltd. 2007
- Dildy Douglas C. Dunkirk 1940, Operation Dynamo. Osprey Publishing Ltd. 2010
- Dorrian James. The Bismarck 1941, Hunting Saint-Nazaire Raid, Operation Chariot – 1942. Pen & Sword Military. 2006
- Dragg David. Malta: The Last Great Siege. Pen & Sword Books Ltd. 2003
- Dupuy Trevor Nevitt. The Naval War in the Wets: The Wolf Packs. Military History of World War II, Volume 5. Franklin Watts Inc. 1963
- Ford Ken. Dieppe 1942, Osprey Publishing Ltd. 2003
- Ford Ken. Run The Gauntlet, The Channel Dash 1942. Osprey Publishing Ltd. 2012
- Freeman Richard. Coral Sea 1942, Turning the Tide. Endeavour Media Ltd. 2019
- Grehan John & Mace Martin. Liberating Europe, D-Day to Victory. Pen & Sword Military. 2014
- Hanrahan Brian & Fox Robert. I Counted them all out and I counted them all back. British Broadcasting Corporation. 1982
- Hart B.H. Liddel. “History of the Second World War.GP Putman´s Sons, New York, 1970
- Healy Mark. Midway 1942, Turning Point in the Pacific. Osprey Publishing Ltd. 1993
- Holland James Normandy ´44, D-Day, and the Battle for France. Bantam Press 2019
- J.L. Moulton, La Incursión contra Ceilán, Revista Así fue la Segunda Guerra Mundial Volumen 40, Noguer 1972
- Kemp Paul. The Russian Convoys 1941-1945. Arms and Armour Press Ltd. 1987
- Konstam Angus. Germany ´s Greatest Battleship. 2011 Osprey Publishing Ltd.
- Konstam Angus. Salerno 1943, The Allies invade Southern Italy. Osprey Publishing Ltd. 2013
- Konstam Angus. Sinking Force Z, 1941, The Day the Imperial Japanese Navy Killed the Battleship. Osprey Publishing Ltd. 2021
- Konstam Angus. Sinking Force Z, 1941, The Day- The Imperial Japanese Navy Killed. The Battleship. Osprey Publishing Ltd. 2021

- Konstam Angus. Taranto 1940. The Fleet Air Arm ’s precursor to Pearl Harbor. Osprey Publishing Ltd. 2015
- Konstam Angus. The Battle of North Cape. The Death Ride of the Scharnhorst, 1943. Pen & Sword Maritime. 2009
- Konstam Angus. Tirpitz In Norway, X-Craft midget submarines raid the fjords, Operation Source 1943. Osprey Publishing Ltd, 2019
- Konstam Angus. U-47 in Scapa Flow. The Sinking of HMS Royal Oak. Osprey Publishing Ltd. 2015
- MacIntyre Donald. Golfo de Leyte. Una Armada en el Pacífico. Librería Editorial San Martín. 1977
- MacIntyre Donald. The Naval War Against Hitler. Charles Scribner´s Sons. 1971
- Macmillan Palgrave. The Falklands War. D. George Boyce. 2005.
- Mayorga Horacio. No Vencidos. Planeta. 1998
- Michael. Pearson Red Sky in the Morning, The Battle of the Barents Sea 1942. Pen & Sword Maritime. 2007
- Moran Jim. Wake Island 1941. Osprey Publishing Ltd. 2011
- Moulton J.L., La Incursión contra Ceilán, Revista Así fue la Segunda Guerra Mundial Volumen 40, Noguer 1972.
- Overy Richard. The Battle of Britain. Penguin Books 2000
- Potter E.B. “The United States and World Sea Power,” US Naval Institute Editor. 1970
- Robertson Terence. El Hombre que Ganó la Batalla del Atlántico (Walker RN). Ediciones Peuser. 1956.
- San Juan Victor. Breve Historia de las Batallas Navales del Mediterráneo. Ediciones Nowtilus, S. L. 2018
- Schom Alan. La Guerra Del Pacífico, De Pearl Harbor A Guadalcanal (1941-1943). (The Eagle and the Rising Sun). Ediciones Paidós Ibérica S.A. 2005
- Shovell Jak Mallmann. The U-Boat Century. Chatham Publishing. 2006
- Stille Mark E. ¡Tora! ¡Tora! ¡Tora! Pearl Harbor 1941. Osprey Publishing Ltd. 2011
- Stille Mark. British Battleship, Italian Battleship. The Mediterranean 1940–41. Osprey Publishing Ltd. 2020
- Stille Mark. The Naval Battles for Guadalcanal 1942. Osprey Publishing Ltd. 2013
- Stille Mark. The Philippine Sea 1944. Osprey Publishing Ltd. 2017
- Tillman Barrett. Carrier Battle in the Philippine Sea. The Marianas Turkey Shoot, June 19-20, 1944. Phalanx Publishing Co. Ltd. 1994
- Van Der Bijl Nick. Victory in the Falklands. Pen & Sword Military. 2007
- Vázquez García Juan. Submarinos Alemanes, Uboote. Tikal Ediciones.
- Williamson Gordon. Kriegsmarine U-boats, 1939–45. Osprey Publishing Ltd. 2002
- Williamson Gordon. U-boat Tactics in World War II. Osprey Publishing Ltd. 2010
- Williamson. Gordon. Kriegsmarine, Auxiliary Cruisers. Osprey Publishing Ltd. 2009
- Woodman Richard. The Battle of the River Plate, a Grand Delusion. Pen & Sword Military. 2008
- Wragg David. The Pacific Naval War 1941-1945. 2011. Pen & Sword Maritime.
- Wright Derrick. Tarawa 1943, The turning of the tide., Osprey Publishing Ltd. 2000
- Ziemke Earl F. The German Nort+D1:D65hern Theater of Operations, 1940-1945. Pickle Partners Publishing. 2014

REFERENCIAS DE INTERNET, TOMO I

Antigüedad a la Primera Guerra Mundial. Tomo II

Salamina
- https://www.youtube.com/watch?v=hej54_HgSTQ
- https://www.youtube.com/watch?v=7uhoDZtA9PQ
- https://www.youtube.com/watch?v=UlCUFGBJNMQ

Ecnomus
- https://www.youtube.com/watch?v=N6INfyJgYLY
- https://www.youtube.com/watch?v=jpGMSzgd8eg
- https://www.youtube.com/watch?v=VOc8muR2eq8
- https://www.youtube.com/watch?v=sRnEt1DmPgw

Accio
- https://www.youtube.com/watch?v=Q5KhUhN8geo
- https://www.youtube.com/watch?v=gJCztiUpmgg

Batalla Svolder
- https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ

Kamikaze
- https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ

Batalla Sluys
- https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ

Batalla La Rochelle
- https://www.youtube.com/watch?v=Y-_pMx6o5UY

Colón
- https://www.youtube.com/watch?v=Ja27gtTtXvU
- https://www.youtube.com/watch?v=J-_YFi0gDxE

Magallanes
- https://www.youtube.com/watch?v=5phnr6dwGu4
- https://www.youtube.com/watch?v=lcUDrLn3klY
- https://www.youtube.com/watch?v=BFIx0o9Dr2Y

Lepanto
- https://www.youtube.com/watch?v=WPLXaZzIwEw&t=336s
- https://www.youtube.com/watch?v=evhqEGaDLH8
- https://www.youtube.com/watch?v=Eosx9vD9Gf8
- https://www.youtube.com/watch?v=ou-Fnkc3vJo

Armada Española
- https://www.youtube.com/watch?v=ADRhT2vW_xI
- https://www.youtube.com/watch?v=lguStmisyMg
- https://www.youtube.com/watch?v=B7IsncJAotg

Batalla de bahía de Chesapeake
- https://www.youtube.com/watch?v=uXDGzmOkC5g

Batalla de Los Santos
- https://www.youtube.com/watch?v=SqG5Faej1W8

Glorioso 1 junio 1794
- https://www.youtube.com/watch?v=FZj_ak8O2k8

Cabo San Vicente
- https://www.youtube.com/watch?v=v-2bNxdxDCM

Camperdown
- https://www.todoababor.es/historia/la-batalla-de-camperdown/

Aboukir
- https://www.youtube.com/watch?v=PzJcDmj5ghQ

Copenhague
- https://www.youtube.com/watch?v=w6AU6gIW0q8

Trafalgar
- https://www.youtube.com/watch?v=sRtUrvmok-c&t=505s
- https://www.youtube.com/watch?v=YeyTC9vTtLc

- https://www.youtube.com/watch?v=T62n8F2w_tw

Sinope
- https://www.youtube.com/watch?v=kOSdAAvo8YU
- https://www.youtube.com/watch?v=Z6MZAZqlER4&t=385s
- https://www.youtube.com/watch?v=fHXkClnVg8c&t=105s

Hampton Roads
- https://www.youtube.com/watch?v=B8dqWHc-R7E
- https://www.youtube.com/watch?v=s9PPagb0y0Y

Lissa
- https://www.youtube.com/watch?v=VqWD9X-QKRE

Santiago de Cuba
- https://www.youtube.com/watch?v=mffPH7MDoss

Cavite
- https://www.youtube.com/watch?v=96EMkWfZxWM
- https://www.youtube.com/watch?v=kEaUGiiw2Tg&t=225s
- https://www.youtube.com/watch?v=z-I3iASi-T4

Tsushima
- https://www.youtube.com/watch?v=g5Gy8-vT4-8&t=275s

Submarinos antes 1ª Guerra Mundial
- https://www.youtube.com/watch?v=W9cxQh773fI

1914
- https://www.youtube.com/watch?v=PbwH1ZBnYds

1915
- https://www.youtube.com/watch?v=YSzHDW0IsoE&has_verified=1

Coronel
- https://www.youtube.com/watch?v=gZ8Cx2KyoNc

Falklands
- https://www.youtube.com/watch?v=WBlZhSQcwCI&t=375s

Dogger Bank
- https://www.youtube.com/watch?v=u2tQgvmE8s8&t=51s

Emden
- https://www.youtube.com/watch?v=51FXgQOoppw

Gallipoli
- https://www.youtube.com/watch?v=IeAPkEl8hHg
- https://www.youtube.com/watch?v=qW8O_sisf4I

1916
- https://www.youtube.com/watch?v=l-b746J2SdI

Jutlandia
- https://www.youtube.com/watch?v=U_UryFjKUsM&t=8s
- https://www.youtube.com/watch?v=nY4Ho5ha5KQ&t=53s

1917
- https://www.youtube.com/watch?v=zz0Wz-o4dTI

Submarinos
- https://www.youtube.com/watch?v=v0c5szJBCYw&t=43s

1918
- https://www.youtube.com/watch?v=zapbLqZUwrA
- https://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_de_la_flota_alemana_en_Scapa_Flow
- https://www.t13.cl/noticia/tendencias/bbc/cultura/hundimiento-en-scapa-flow-el-dia-que-la-marina-de-alemania-hundio-sus-propios-buques

FIN TOMO II

Rodolfo **SORIA-GALVARRO** Derpich
Contraalmirante
Profesor de Historia Naval Aplicada