

# LA MARINA ESPAÑOLA

## EN EL SIGLO XVIII

El inicio de nuestra historia podemos hacerla coincidir con el fallecimiento del rey Carlos II, último de los Austrias y el comienzo del reinado de la dinastía borbónica en la figura de su sobrino-nieto Felipe V.

En aquellos tiempos la vida en Europa y la de los españoles sufre una verdadera convulsión, la Guerra de Sucesión, verdadera guerra europea, el inicio de una nueva mentalidad social donde la razón se impone ante cualquier otra idea religiosa, filosófica, etc. y todo aquello que es útil es bueno.

No olvidemos que por entonces aparece Issac Newton, una de las figuras científicas más importante de la historia de la humanidad, el economista Adam Smith y tantos otros que contribuyen a que el siglo que comienza se denomine “el siglo de las luces”

No obstante, la religiosidad imperante en el pueblo es patente y a pesar de las tensiones conocidas (Copérnico ...) el desarrollo tecnológico se va abriendo paso en todos los campos y como no podía ser de otra manera uno de ellos en la marina.

El estudiar un siglo de acontecimientos navales, tanto bélicos, tecnológicos, como de organización, en el espacio de una conferencia, es sin duda alguna muy ambicioso y dejaremos en el camino mucha información interesante, sin embargo, creo que podremos narrar aunque sea a pinceladas suficientes datos, para que al final de ella conozcamos algo más de la vida en la que se desenvolvían los marinos españoles por aquellos tiempos.

Lo primero que debemos preguntarnos es, ¿con qué medios contaba la Marina Española cuando subió al trono a los 17 años Felipe de Anjou?, nieto del rey más poderoso de Europa Luis XIV. En sus “*Comentarios a la guerra de España*”, Vicente Bacallar, marqués de San Felipe afirmaba refiriéndose a la situación militar que se encontró Felipe V a su llegada a España, que todo presentaba un estado lamentable: “*Ruinosos los muros de sus fortalezas, aún tenía Barcelona abiertas las brechas que hizo el duque de Vendôme* (en 1707 como consecuencia del sitio que sufrió en el episodio de la guerra de los 9 años); *y desde rosas hasta Cádiz no había alcázar ni castillo, no solo presidado, pero ni montada su artillería. La misma negligencia se admiraba en los puertos de Vizcaya y Galicia: no tenían sus almacenes sus provisiones; faltaban fundidores de armas, y las que había, eran de ningún uso. Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado el arte de construir naves y no tenía el rey más que las destinadas al comercio de Indias y algunos galeones; 6 galeras, consumidas del tiempo y del ocio, se ancoraban en Cartagena*”. Sin duda, el autor cargaba las tintas al hacer estas afirmaciones. Pero era cierto que el ejército español ofrecía una penosa imagen a comienzos del siglo XVIII y que el estado de la flota era deplorable. La gravedad de la situación se acentuaba si tenemos en cuenta las colosales dimensiones de los territorios que configuraban la monarquía hispánica. Una prueba clara de que la marina no atravesaba por su mejor

momento la tenemos en el papel poco importante que desempeñó a lo largo de la Guerra de Sucesión.

La debilidad de la Armada Española se puso de manifiesto en varios episodios de aquella guerra. En 1702, la Flota de Indias no pudo acercarse a Cádiz (por entonces, único puerto con el de Sevilla desde 1680, permitido para el desembarco y partida de los buques que negociaban con las colonias americanas). Se refugió en el puerto de Vigo ante el peligro que suponía la flota inglesa que merodeaba por esas latitudes de regreso tras haber saqueado la bahía de Cádiz **con 180 naves de guerra 14.000 soldados** y acabó hundida en la ría para evitar que cayera en manos enemigas.

Un dato elocuente: las naves de la Flota de Indias que realizaron el viaje transoceánico media docena de veces durante los años la Guerra de Sucesión, solo pudieron hacerlo reforzando la escolta de los galeones de carga mediante navíos de guerra franceses. Hay que tener en cuenta, que el recibir el cargamento que portaba la citada flota era vital para el funcionamiento de la Administración española y poder hacer frente a los múltiples gastos a lo largo de la guerra y en el periodo de paz.

La marina española apenas participó en la mayor batalla naval de la contienda librada frente a las costas malagueñas en el agosto de 1704 entre la flota anglo-holandesa del almirante George Rooke y la flota franco-española del Conde de Toulouse y el almirante d'Estrees, con victoria táctica franco-española, pero con victoria aliada desde un punto de vista estratégico.

Apenas una semana después de haber tomado Gibraltar, Rooke recibió un aviso de la inteligencia británica de que una gran flota francesa se aproximaba. Dejando la mitad de sus marines para defender la nueva plaza conquistada, partió de inmediato con toda la flota anglo-holandesa para enfrentarse a la franco-española. La escuadra francesa había salido de Tolón y en Málaga se habían unido algunas galeras españolas mandadas por el conde de Fuencalada.

El resultado del combate que siguió fue indeciso. Ningún navío fue hundido ni capturado en los dos bandos, y todo se redujo a un intercambio de disparos que dejó importantes bajas en ambos bandos. El escuadrón del Almirante Byng, a consecuencia de haber gastado demasiada munición en la toma de Gibraltar, se vio forzado a abandonar la línea de batalla.

A lo largo del día, la flota franco-española se mantuvo a distancia de la flota aliada. A la mañana siguiente, los franco-españoles habían desaparecido. Rooke temió que la flota enemiga le hubiera sobrepasado por la noche y hubiera llegado a Gibraltar. En realidad, los franceses volvieron a Toulon reclamando una gran victoria naval, pero en la práctica, resultó una victoria estratégica para los aliados, ya que desde ese momento la flota francesa no volvió a enzarzarse en otra batalla naval de envergadura en lo que restó de guerra.

La fuerza naval franco-española la componían 50 navíos y 6 fragatas, con un total de 24.275 hombres. La flota anglo-holandesa consistía en 53 navíos, 6 fragatas y 7 cañoneros, con un total de 22.543 hombres. Por parte francesa hubo 1.600 muertos y heridos, y por parte aliada hubo 3.000 muertos y heridos. En esta batalla participó (y perdió una pierna) siendo un muchacho de 15 años **Dn. Blas de Lezo Olavarrieta**, que luego sería almirante de la **Armada Española**, y de quien comentaremos mas adelante.

La plaza de Gibraltar, pese a su importancia estratégica, estaba defendida por un centenar escaso de hombres, con la mayor parte de su artillería desmontada e inservible, haciendo buena la afirmación del marqués de San Felipe.

En 1708, los ingleses se apoderaron de Menorca, que mantuvieron en su poder durante buena parte del siglo (no pasaría definitivamente a manos españolas hasta la Paz de Amiens en 1802). Al otro lado del Atlántico en aguas del Caribe, la batalla de Barú.....se saldó con una victoria británica.

La **batalla de Barú** fue una batalla naval en la península de Barú acaecida el 8 de junio de 1708. Se desarrolló frente a las costas del actual Caribe colombiano cerca de Cartagena de Indias. Concluida la feria en la primavera de 1708, el conde de Casa Alegre debe dirigirse de Portobelo a Cartagena de Indias para reparar las naves antes de dirigirse a La Habana. Zarpa de Portobelo el 28 de mayo de 1708 con 11 mercantes y la escolta de los galeones San José y San Joaquín,( construidos en 1697 bajo la dirección de ingeniero y marino D. José Antonio de Gaztañeta) un mercante armado, una urca, un patache, un aviso y dos fragatas francesas.

A unas veinte leguas de la bahía de Cartagena de Indias son interceptados por la escuadra de tres navíos de línea y un brulote del comodoro Charles Wager, comenzando la batalla naval conocida como combate de Barú, el 8 de junio. A las siete y media de la tarde, acosado por dos navíos enemigos, el San José estalla en mil pedazos, salvándose sólo 11 marineros de los 600 embarcados, entre dotación y pasajeros, entre los que se encontraba el general conde de Casa Alegre.

La batalla de Barú fue uno de los combates navales decisivos en el plano táctico y en la construcción de barcos, demostrando que los galeones eran anticuados ante los navíos de línea construidos por los británicos. El galeón, como buque de guerra, en el siglo XVIII comenzó a ser reemplazado por buques más eficientes y especializados, sin embargo los galeones siguieron siendo la columna vertebral de las flotas españolas durante varias décadas debido a la restricción por parte del imperio español en cuanto a la adquisición de nuevas ideas en la construcción naval.

En diciembre del 2015 el gobierno colombiano anunció el hallazgo del galeón *San José*, el cual iba cargado por innumerables riquezas (existen diversas versiones).

Al término de la guerra, uno de los objetivos principales de Felipe V, totalmente asentado en el trono de España, fue la revitalización de la flota. Suponía un reto muy importante no solo por la magnitud del empeño, sino también porque ese resurgir representaba cambios radicales en la organización de la armada y en las técnicas de construcción naval, que habían de responder a las necesidades del siglo XVIII. Los *ingenieros* sustituirían a los *carpinteros de ribera*, y los astilleros funcionarían como industrias modernas para que los buques salidos de sus atarazanas estuvieran en condiciones de cumplir los objetivos que se les encomendaran.

En su obra ya clásica “Cañones y velas”, el historiador italiano Carlo María Cipolla señalaba de qué manera el desarrollo naval dio a las potencias europeas el dominio absoluto de los mares. Fue la conjunción de las técnicas de construcción de barcos a vela y los progresos en la artillería lo que permitió la expansión marítima, una expansión espoleada por el afán de lucro que reportaba el comercio. Esa aventura mercantil la iniciaron los países de la península ibérica –las Coronas de Castilla y Portugal- a finales

del siglo XV, un proceso por el que más tarde transitarían ingleses, holandeses y franceses.

La construcción de los galeones, que sustituyeron a las carracas, cocas y naos dio un impulso definitivo a los viajes transoceánicos. La otra gran innovación fue la aplicación de los progresos de la artillería a los buques. Hay que tener en cuenta que las primeras decenas de años que se utilizó la pólvora en los cañones hacía de estos un arma bastante insegura, produciéndose con bastante frecuencia explosiones de los cañones, causando muchas bajas en el propio ejército, de ahí que se retrasara su colocación en los navíos de guerra.

La utilización de las galeras y galeotas hasta entrados los primeros años del siglo XVII limitaron la colocación de la artillería en las mismas a la proa y popa, con una capacidad de fuego limitada. La Batalla de Lepanto está considerada como la última gran batalla en la que principalmente se utilizaron las galeras, siendo el abordaje de los navíos contrarios el que decidía el enfrentamiento. A comienzos de s. XVIII, las galeras y galeotas estaban en trance de extinción, incluso en el Mediterráneo, cuyas aguas habían dominado tanto tiempo, y único lugar en las que se utilizaban por su gran maniobrabilidad, pequeño calado y rapidez, sobre todo para contrarrestar los múltiples ataques de los navíos berberiscos que asolaban las costas del levante español, teniendo su base principal en Cartagena. Oficialmente, será en 1748 cuando se les dé por acabadas, aunque alguna se siguió utilizando como cárcel flotante. En 1785, reinado Carlos III, se restableció la pena de galeras para aquellos delincuentes a quienes se quería dar un castigo denigrante, entendiéndose que no era posible su rehabilitación en otro tipo de destinos. Se compraron entonces dos galeras a la Orden de Malta, y también alguna otra construida en Mahón, pero muy pronto fueron dadas de baja y se decretó su desaparición definitiva en 1805, reinando Carlos IV.

El galeón, buque de mayor porte y carga permitió incrementar el comercio con América y la colocación de un buen número de cañones a babor y estribor, aumentando significativamente la capacidad de fuego de las armadas en el siglo XVII. Con el correr del tiempo, una artillería naval cada vez más potente condenó los abordajes a un segundo plano, hasta que acabaron desapareciendo. Los combates navales del siglo XVIII se libraron, principalmente, con duelos artilleros.

Hay que destacar que al igual que Los Tercios de nuestra infantería destacaron por su eficacia en los campos de toda Europa, los navíos de guerra españoles fueron los primeros en disponer de "*infantería de marina*" ya en tiempos de Carlos I utilizada tanto en el abordaje, como en los desembarcos que tenían que realizar en sus actuaciones bélicas.

## DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES NAVIOS DEL SIGLO XVIII

Las naves de los descubrimientos.

Las naves que portugueses y españoles emplearon en sus primeros viajes de descubrimiento en busca de una nueva vía a las Indias, fueron en esencia tipos de embarcaciones usuales en aguas del mediterráneo y del atlántico europeo durante la segunda mitad del siglo XV: la carabela y la carraca.

Habida cuenta de que no se trataba de efectuar grandes o pesados transportes, si no de contar con útil medio de locomoción para realizar exploraciones, los dos tipos de embarcaciones eran relativamente pequeños. Debido a la época en que fueron realizadas estas expediciones, se trataba en ambos casos de naves híbridas que aunque por una parte ofrecían las características de la tradicional construcción naval mediterránea, mostraban ya múltiples detalles e innovaciones que evidenciaban la influencia de las más modernas naves de la Europa septentrional.

Así, entre las innovaciones cabe citar que tenían montado exclusivamente el timón de popa en el codaste, mientras que otras naves mediterráneas todavía navegaban con gobernalle en las aletas. Contaban también con escobenes en la amura para pasar el cable del ancla. Y aunque al principio continuaban utilizando escala de gato, paulatinamente introdujeron flechastes en los obenques. Ambos tipos de nave contaban también, por primera vez en el Mediterráneo, con bulárcamas o refuerzos de madera aplicados sobre la parte alta y más saliente del forro para evitar que este se dañara por los golpes en los muelles (en el mar Báltico las bulárcamas ya se usaban en el 1400).

La nave utilizada preferentemente por Enrique el navegante era la carabela, embarcación habitualmente utilizada hasta entonces para el cabotaje y como pesquero. Era acaso una de las embarcaciones menores conocidas en aquella época, pero los portugueses la escogieron por dos razones fundamentales. Por una parte, tenía muy poco calado (aproximadamente unos 1,8 metros) gracias a lo cual podía acercarse muchísimo a las costas y penetrar en estuarios para efectuar exploraciones. Por otra parte, era una embarcación que todavía arbolaba la vela latina del mediterráneo, factor decisivo aquí, dado que le confería una enorme maniobrabilidad y le permitía no solo adaptarse al movido recorrido de las costas sino que era excelente para ceñir cuando había que navegar en contra del viento. Por su pequeño tamaño la carabela no llevaba superestructura y el casco era bajo y alargado. Solo a popa contaba con una especie de castillo también muy poco elevado.

La gran innovación de esta embarcación era la popa: por primera vez deja de ser redondeada, para mostrar un espejo totalmente plano, normalmente empleaba dos y en ocasiones tres velas latinas, colocadas las dos menores en el castillo de popa. Sabemos, sin embargo, que Colón mandó cambiar el aparejo de sus carabelas La Pinta y La Niña, dado que en su travesía del Atlántico con viento en popa le favorecía muchos más la vela cuadra. De esta forma trasladó el palo central a proa y montó velas cuadas en el trinquete y el mayor, pero manteniendo la vela latina en la mesana como ayuda al gobierno.

La carraca por otra parte era empleada preferentemente como nave de transporte para las grandes travesías, la navegación de altura. Era bastante más manguda que la carabela, y frente a la estilizada silueta de esta, resultada algo más pesada. Podía tener dos o tres palos. El mesana, en el castillo de popa, arbolaba regularmente la vela latina exclusivamente para mejorar el gobierno, mientras que el palo mayor y, si lo hubiera, el trinquete en el castillo de proa siempre arbolaban vela cuadra. El palo mayor cada vez de mayor altura a medida que aumentaban las dimensiones de las naves, ya no solía ser de una sola pieza, si no formado por varias perchas unidas. La percha de la vela, por su parte, constaba de dos piezas unidas. Frente a la escueta carabela, la carraca contaba con castillo de proa y castillo de popa pudiendo tener ambos dos cubiertas, la superior coronada por una toldilla.

La nao capitana de Colón fue seguramente una carraca aunque de las más pequeñas, pues apenas, llegaba a tener dos metros de calado. En viajes posteriores al nuevo mundo estas carracas llegaron a ser cada vez de mayores dimensiones.

Por otra parte, los grandes mercantes, en especial cuando tenían que recorrer largas distancias o llevaban cargamentos valiosos, acostumbraban a ir armados para defenderse de los ataques y abordajes de naves piratas. Con su armamento de ballestas en las cofas y de pequeños cañones emplazados en la tolda de popa, podían considerarse como naves semi-bélicas.

### **La galera**

Mientras la vela fue muy pronto el medio de propulsión en aguas oceánicas, en las más calmosa del Mediterráneo siempre se había concedido mayor importancia al remo como propulsor básico de las naves bélicas: desde las dieres y trieres griegas, las birremes y trirremes romanas, hasta el dromón bizantino. La gran diferencia estaba en que la galera eliminó los órdenes de remos de aquéllas. Comprendiendo que la velocidad no aumentaba proporcionalmente con el incremento del número de remos, estos quedaron reducidos a una sola hilera por banda, pero con la innovación de aplicar a cada uno la fuerza de varios hombres, pudieron llegar a ser de tres a cuatro por remo.

La ausencia de ordenes rebajaba extraordinariamente la obra muerta de la galera, que así adquirió una silueta estilizada y alargada, con un bordo tan bajo, que las olas solían barrer la cubierta y empapar a los bogadores cuando la calma no era total. Apartándose de nuevo de los experimentos - dromones y naves vikingas- que pasaban el remo por el mismo forro del casco, la galera vuelve a los diseños introducidos por griegos y romanos. Con ello se obtenía una manga muy reducida que aumentaba la velocidad. Durante la travesía enarbolaban de una a tres velas latinas, como ya habían hecho los dromones bizantinos.

Con la evolución de las técnicas navales, las galeras se adaptaron también al combate a distancia, con lo que se convirtieron en naves mixtas de abordaje y fuego artillero. A este efecto había a proa un cañón ligero sobre la crujía, de un alcance máximo de 100 m., cuya única misión consistía el barrer a la infantería de marina colocada en el pasillo central de la galera contraria. Tan pronto efectuado este disparo, y ya cerca las naves, el combate proseguía con arcos y flechas, ballestas, arcabuces y mosquetes. Una vez producido el choque, los soldados se lanzaba por la pasarela proel hacía la nave contraria para abordarla. A este efecto, el clásico espolón de este tipo de embarcaciones, que ya en el dromón bizantino se había colocado por encima de la líneas de flotación, se convirtió la galera en un espolón de base muy ancha, que a la altura de la cubierta se proyectaba a proa a modo de pasarela de abordaje.

### **La galeaza**

El buque de guerra por excelencia en aguas mediterráneas desde principios del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII fue la galeaza forma evolucionada de la galera. Reunía las ventajas de un gran velero maniobrable a la rapidez que confería los remos. El número de estos fue reducido notablemente, aumentando el de los remeros hasta 6 o 7 por remo. Así, una galeaza de solo 25 remos por banda contaba con 300 a 350 bogadores. Era usual arbolarse tres velas latinas, así como un artimón en el bauprés cuando lo tenía.

La popa continuaba redonda, a diferencia de las popas planas de la carabela y luego el galeón, pero se adaptó el beque de este, que substituyó al espolón – pasarela de los modelos más evolucionados.

El buque bien armado, el castillo de proa era una verdadera torreta artillera salpicada de hasta 8 cañones. Pero aunque contara con otros dos cañones a popa, su poder de fuego era mucho menor que el de los grandes galeones.

### **El galeón.**

Desde mediados hasta fines del siglo XVII, el galeón de guerra español se va transformando pierde pantalla frente al viento y al fuego enemigo y se va haciendo más raso. El refuerzo de las estructuras va buscando mayor solidez y capacidad de carga en perjuicio del artillado. En 1571 Francisco Antonio Garrote pretende construir navíos que sirvan indistintamente de guerra y mercantes, pretende que los bajeles que propone calen poco aguanten mayor artillería, anden más, gobiernen mejor y necesiten menos jarcia y aparejos. Un mismo barco, a lo largo de su vida útil, podía servir como mercante en una Flota, en otra figurar como Capitana o Almiranta e incluso servir como Galeón de plata en la Armada de Tierra Firme.

Puede afirmarse que el galeón es el primer gran velero de cuatro palos (trinquete, mayor, mesana y contramesana) de complicado aparejo. Tenía varias particularidades que lo diferenciaban de los veleros anteriores e incluso de los contemporáneos suyos. Tenía castillo de proa y alcázar a popa, pero ambos de dos puentes, el último coronado por una toldilla. El castillo de proa, que en los primeros veleros hanseáticos se apoyaba sobre la roda y luego, en la carraca y otros tipos se proyectaba hacia proa. En el galeón retrocede algo y se coloca dentro de las amuras, como parte integrante del casco. De esta forma quedaba a proa un espacio libre que, junto con las amuras, se proyectaba bastante a proa para formar una prominente pre-cubierta, especie de balcón de proa que debido a su característica forma recibió el nombre de beque. A consecuencia de esta disposición general, el palo trinquete, hasta entonces situado sobre el castillo de proa, se coloca en el galeón delante del castillo. Las dos superestructuras estaban unidas entre sí por un pasillo elevado. Las velas eran cuadradas en el palo mayor y el trinquete y latinas en el mesana y el contramesana, situados ambos sobre el alcázar. En cuanto a la popa era de espejo, plana a semejanza de la carabela.

Durante la segunda mitad del siglo XVI, los galeones, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico fueron elevando cada vez mas su superestructuras paralelamente a lo que sucedía con las carracas pues en la técnica del abordaje siempre tenía mayores posibilidades la nave que fuera más alta. Los mercantes ya iban regularmente armados en todos los mares, a consecuencia del incremento de los actos de piratería.

Acaso los galeones más perfeccionados y modernos fueron los ingleses, que con sus poderosos cañones luchaban a distancia. Al no tener que temer abordajes, pudieron rebajar al máximo sus superestructuras, con lo cual ganaron movilidad, por ende ofrecían un blanco más pequeño a los cañones enemigos. Máximo exponente de este tipo evolucionado fue el Ark Royal, buque insignia de la flota inglesa que cerró el paso a la Armada Invencible.

Los galeones holandeses, por su parte se diferenciaron bastante de todos los demás de su época, debido precisamente a las necesidades que motivaron su construcción. Tenían que cumplir dos requisitos fundamentales: poder navegar por aguas holandesas,

caracterizadas por su escaso fondo, y además tener una capacidad de carga extraordinaria, debido a que estaban obligados a la enorme distancia a las Indias orientales, solo rentable si la capacidad era suficientemente grande. Los astilleros holandeses solucionaron ambos problemas con la introducción de una sola novedad: procuraron que el fondo de la nave fuera completamente plano en lugar de redondeado. En comparación con los galeones mediterráneos, más mangudos, los holandeses tenían una gran eslora comparada con la manga.

Ya los primeros galeones holandeses introdujeron un invento trascendental para la navegación que facilitaba la labor del timonel y aumentaba la seguridad de la nave. Se trataba del pinzote, sistema de palancas mediante el cual el timonel no tenía que estar recluido ya junto a la caña del timón; podía estar en el alcázar junto a la mesana, desde donde empuñaba el pinzote al tiempo que vigilaba las maniobras en las velas de gobierno.

Ya que hemos descrito el galeón, parece oportuno tratar un viaje efectuado por este tipo de navíos que por más de 250 años se realizó con éxito a través del Océano Pacífico y que se denominó el

### **Galeón de Manila**

En la época virreinal de 1521, el navegante Fernando de Magallanes al servicio de España llegó al archipiélago filipino y tomó posesión jurídica de las islas bajo el trono español, pero sin dejar un solo soldado o español cualquiera en las islas que valiera la colonización de España. Además se quería arrebatar la jurisdicción de las islas del poder de Portugal. Hernán Cortés envió tres barcos rumbo a Asia en 1527. En el camino dos de ellos naufragaron, y el tercero llegó, pero no regresó por no haber encontrado la "*corriente del retorno*". Después en 1541, López de Villalobos fue enviado por el virrey Antonio de Mendoza para encabezar una expedición hacia las Indias Orientales en busca de nuevas rutas comerciales. Su expedición partió de Puerto de Navidad en 1542 a bordo de cuatro carabelas.

En 1543 la flota tocó la costa sur de la isla de Mindanao, donde exploraron la costa e hicieron contacto con los indígenas malayos. De allí partieron más al oriente hasta alcanzar la isla de Leyte y las nombraron "Las Islas Filipinas" en honor al príncipe Felipe II. Conquistaron una isla a la que bautizaron como Antonia en honor al virrey. Pero, a causa del hambre y la falta de refuerzos se contrataron con los señoríos locales como mercenarios y al cabo de pocos meses los traicionaron para pasarse al bando lusitano. Los expedicionarios tuvieron que retirarse a buscar refugio en las Molucas, dominio portugués. Villalobos murió en 1544 en la isla de Amboyna. El resto de la tripulación consiguió escapar y regresar a Nueva España, donde contaron las historias al virrey, y así se consideró parte de la Nueva España la Capitanía General de las Filipinas.

El intento de colonización de Filipinas no terminó ahí. El virrey Luis de Velasco encargó a Miguel López de Legazpi hacerse a la mar en una nueva expedición. Zarpó de Puerto de Navidad, Nueva Galicia (actualmente Jalisco), el 21 de noviembre de 1564 y en el viaje conquistó Guam, las Islas de Saavedra (Islas Marshall) y las islas Marianas (escalando ahí).. Hábilmente, López de Legazpi evitó hostilizar a los moradores de las islas, que se decía que «enseñaban ni más por más las vergüenzas al aire».

Por la escasez de productos, Legazpi se vio forzado a trasladarse de isla en isla merodeando y buscando sitios donde expoliar y expandir los dominios. El movimiento se vio favorecido, ya que al igual que en México, los habitantes estaban enfrentados y Legazpi logró establecer fácilmente lazos, levantando al poco los primeros asentamientos españoles.

El galeón de Manila-Acapulco comenzó cuando Andrés de Urdaneta, navegando en un convoy comandado por Miguel López de Legazpi, descubrió una ruta de regreso desde la ciudad de Cebú a México en 1565. Intentando regresar a la flota, algunos se dividieron en dirección sur. Urdaneta que tenía noticia en la Nueva España en que el tornaviaje se lograría navegando más hacia el norte antes de dirigirse al este; así aprovecharía los vientos alisios que lo llevarían de vuelta a la costa oeste de América del Norte. Su corazonada dio sus frutos, y alcanzó la costa cerca del cabo Mendocino, en la actual California, y luego siguió la costa sur, hasta San Blas y luego a Acapulco. La mayor parte de su tripulación murió en el primer viaje largo, ya que no llevaban provisiones suficientes.

La primera motivación para la exploración de la Alta California fue encontrar posibles escalas para los galeones de Manila desgastados por el mar en la última etapa de su viaje. Las primeras propuestas llegaron al poco, pero a finales del siglo XVIII varios de los galeones de Manila hacían escala en Monterrey.

Los viajes eran largos y duros y mucha gente moría en ellos, víctimas del escorbuto o del hambre. Había ocasiones en las que se pagaban enormes sumas de dinero por la carne fresca de las ratas que pululaban en las bodegas. A esto había que sumarle el peligro de las incursiones de piratas, aunque, teniendo en cuenta que en los más de 250 años que duró esta ruta comercial sólo fueron capturados cuatro galeones, se puede decir que el problema de la piratería era bastante secundario. Otros problemas eran los temporales y la calma chicha, ya que al no haber viento era imposible que los galeones avanzaran.

El comercio sirvió como fuente fundamental de ingresos en los negocios de los colonos españoles que vivían en las islas Filipinas. Un total de 110 galeones de Manila se hicieron al mar en los 250 años del galeón de Manila-Acapulco (1565 a 1815). Hasta 1593, tres o más barcos zarpaban al año de cada puerto. El comercio de Manila se llegó a convertir en algo tan lucrativo que los comerciantes de Sevilla elevaron al rey Felipe II de España una queja sobre sus pérdidas, y consiguieron que, en 1593, una ley estableciese un límite de sólo dos barcos navegando cada año partiendo de cualquiera de los puertos, con uno quedando en reserva en Acapulco y otro en Manila. Una «armada», una escolta armada, también se admitía.

Con tales limitaciones era fundamental construir el galeón lo más grande posible, llegando a ser la clase de barcos conocidos construidos más grande en cualquier lugar hasta ese momento. En el siglo XVI, tenían de media de 1700 a 2000 toneladas, y eran construidos con maderas de Filipinas y podían llevar a un millar de pasajeros.. La mayoría de los barcos fueron construidos en las Filipinas y sólo ocho en México. El galeón de Manila-Acapulco terminó cuando México consiguió su independencia de España en 1821, después de que la corona española tomara el control directo de las Filipinas. (Esto fue posible a mediados de los años 1800 con la invención de los barcos a vapor y la apertura del canal de Suez, que redujo el tiempo de viaje de España a las Filipinas a 40 días.)

Los galeones llevaban especias (pimienta, clavo y canela), porcelana, marfil, laca y elaboradas telas (tafetanes, sedas, terciopelo, raso), recogidas tanto de las islas de las Especias como de la costa asiática del Pacífico, mercancías que se vendían en los mercados europeos. También llevaban artesanía china, biombos japoneses, abanicos,

espadas japonesas, alfombras persas, jarrones de la dinastía Ming y un sinnúmero de productos más. Asia oriental comerciaba principalmente con un estándar de plata, y los bienes eran comprados principalmente con la plata mexicana. Los cargamentos fueron transportados por tierra a través de México hasta el puerto de Veracruz, en el golfo de México, donde fueron reembarcados en la flota de Indias con destino a España. Esta ruta fue la alternativa de viaje hacia el oeste por el océano Índico, y alrededor del cabo de Buena Esperanza, que estaba reservada a Portugal de acuerdo con el tratado de Tordesillas. También evitaba la escala en los puertos controlados por los poderes de la competencia, como Portugal y los Países Bajos. Desde los primeros días de la exploración, los españoles sabían que el continente americano era mucho más estrecho a través del istmo de Panamá que a través de México. Se trató de establecer un cruce regular por tierra allí, pero la espesa selva, y la malaria lo hicieron tremendamente difícil.

Tomaba cuatro meses cruzar el océano Pacífico entre Manila y Acapulco y los galeones eran el principal vínculo entre las Filipinas y la capital del virreinato en la Ciudad de México y desde allí con la misma España.

### **Fragatas y navíos de línea**

El siglo XVII no aportó a la historia de la navegación ninguna innovación revolucionaria, pero sí le introdujo una serie de detalles y mejoras que, en líneas generales, dieron paso al perfeccionamiento que desembocó en la llamada edad de oro de los veleros.

Desde la aparición misma de las primeras embarcaciones sobre las aguas del globo, el hombre las construyó guiado siempre por la experiencia; no construía sus naves según planos previos sino aprendiendo de ensayos anteriores. Tanto la forma y dimensiones del casco y de las velas, la situación del aparejo, todos los detalles fueron siempre fruto de una larga práctica o bien de descubrimientos fortuitos. Pero a partir del siglo XVII la ciencia, la investigación científica, los estudios previos descubrieron un nuevo campo de actuación: la construcción naval. Se creyó en la superioridad indiscutible de las naves engendradas sobre el tablero de un proyectista naval. De esta forma, los planos e instrumentos de medición en las frías dependencias de tierra desplazaron al marinero experimentado, el constructor y carpintero tradicionales que se guiaban por la práctica cotidiana. Hubo incluso capitanes que, al no saber que hacer con esos productos de alambique, se decidieron a reestructurarlos de acuerdo con sus necesidades reales.

Ya Enrique VIII, en Inglaterra había impulsado en el siglo XVI la construcción naval subsidiando a los carpinteros ingleses y contratando a algunos extranjeros. Pero la aplicación de la ciencia a la construcción naval se debió al cardenal Richelieu creador de la moderna marina francesa. Desprovista Francia en aquellos momentos de naves de altura, encargó a los astilleros holandeses en 1626 cinco navíos para que sirvieran de modelo a la flota que había de llevar al país a sus conquistas de ultramar. Interrumpida esta labor a su muerte, no fue reanudada hasta la llegada de Jeane Baptiste Colbert, quien dio vida a la primera escuela de arquitectura naval en 1661. Este ejemplo fue seguido medio siglo por la escuela naval inglesa de Portsmouth en 1711.

En el curso de la historia de la navegación las naves bélicas y las mercantes pasaron periodos de clara distinción, y otros de marcada similitud, al ir los mercantes armados para defenderse de posibles ataques piratas. En 1653 el almirantazgo británico en el marco de su programa global de estrategia naval, estableció unas diferencias muy claras al ordenar que los buques de guerra debían de combatir en línea, esto es, que debían ofrecer los costados en su amplio frente, que así presentaba una barrera de fuego contra

las naves enemigas. A este efecto todos los buques provistos de cañones fueron clasificados en varias categorías según el número de estos cañones, y solo podían combatir en “línea” los que contaban con un número superior a 90, denominándose por ello navíos de línea, los demás clasificados como fragatas se utilizaban en calidad de buques de ataque, de escolta, avisos etc. Así las categorías por número de cañones fueron las siguientes: I más de 90; II de 80 a 90; III de 50 a 80; IV de 38 a 50; V de 18 a 38; VI de 6 a 18. Parecidos sistemas siguieron en las demás marina de guerra. No obstante, esta clasificación no es seguida a rajatabla por los historiadores y así se puede ver que a barcos de 70 y 80 cañones son calificados como “navíos de línea”.

La construcción de barcos y sobre todo los de gran tamaño tienen unas dificultades que por aquel entonces no estaba al alcance de economías débiles. Hay que elegir los árboles y las maderas adecuadas, que no están en muchas ocasiones cerca de los astilleros que se construyen, transportar los troncos por caminos y senderos mediante carros tirados de bueyes o bien mediante almadías a través de los ríos. Se traían maderas hasta de Riga en Rumanía, ya que eran de la mejor calidad. Se necesitaban entre 2500 y 6000 troncos dependiendo del navío, siendo el roble uno de los más utilizados. Tras esto y cerca de los astilleros, si la orografía lo permitía, se construían aserraderos movidos por el agua que cortaban los árboles en tablas. Debían estar las tablas más de dos años secándose al intemperie antes de aplicarlas a la construcción del navío.

Todo esto explica la gran dificultad de disponer de una flota adecuada en un tiempo prudencial, con independencia del coste económico que ello suponía. Por otra parte, se necesitaba de una política repobladora que evitara el dejar pelados los bosques de España con los problemas que eso traía. En ello, tanto D. José Patiño como el Marqués de la Ensenada se preocuparon que después de las talas se repoblaran adecuadamente los bosques.

Esta política no se llevó a cabo de forma correcta en el siglo XIX y así tenemos el ejemplo de la provincia de Almería (y otros muchos) que siendo un gran bosque se despobló en este siglo por la construcción de barcos y la explotación de minas, con las consecuencias conocidas.

### **La batalla de cabo Passaro.**

Tras la Guerra de Sucesión y el Tratado de Utrecht, España había perdido todas las posesiones que tenía en Europa, coincidiendo esta circunstancia con la muerte de la esposa de Felipe V, María Luisa de Saboya y la muerte de Luis XIV. En España las personas de mayor confianza del rey eran, la Princesa de los Ursinos y el Cardenal Alberoni, los cuales convencieron al rey que contrajera matrimonio con Isabel de Farnesio hija del príncipe de Parma. En Francia el príncipe heredero futuro Luis XV tenía 5 años, por lo que se nombró regente del reino al Duque de Orleans.

Isabel de Farnesio deseaba que sus hijos Carlos y Felipe tuvieran posesiones en el Mediterráneo y recuperar los territorios que España había tenido antes del Tratado de Utrecht. Convenció al Cardenal Alberoni y al rey para recuperar Córcega, Cerdeña, Sicilia y Nápoles, hecho que no era difícil pues la mayoría de los aristócratas, Consejo de Estado, etc no habían asimilado las pérdidas de los territorios tan queridos por los españoles.

La batalla del cabo Passaro fue un enfrentamiento naval entre España, representada por el almirante Antonio Gaztañeta, y Gran Bretaña, representada por el almirante Sir George

W. Byng. El enfrentamiento ocurrió el 11 de agosto de 1718 en las inmediaciones del Cabo Passaro, en el marco de las hostilidades directamente relacionadas con la Guerra de la Cuádruple Alianza, atacando la escuadra inglesa a la española sin previa declaración de guerra entre los dos países.

La tensión diplomática entre España y la Gran Bretaña no podía ser mayor. El 2 de agosto de 1718 se firmó la Cuádruple Alianza, un tratado que unía al Reino de Gran Bretaña, Francia, Provincias Unidas y el Sacro Imperio Romano Germánico contra España, por la invasión llevada a cabo por Felipe V de Córcega y Cerdeña. Así, una de las primeras operaciones de respuesta fue el despliegue de la marina británica en torno a Mesina, con la idea de asediarla para arrebatársela a los españoles.

*Hay que hacer notar que Francia se enfrentó a España por los motivos citados y que el Duque de Orleans no tenía buenas relaciones con Felipe V. A lo largo del siglo XVIII prácticamente las relaciones entre España y Francia fueron cordiales y solo hubo enfrentamientos bélicos en esta ocasión.*

La flota española constaba de 23 naves de guerra —entre las que había galeras, buques de guerra y cañoneras— y algunas más con provisiones. Sin embargo, no navegaban en bloque, sino de manera dispersa, y en un primer momento no consideraron a los británicos como una amenaza, por lo que no se preocuparon por sus intenciones.

Así, la armada británica partió en dos a la flota española. Una parte, integrada por las naves de menor calado, que se acercó a la costa, y las de mayor potencia, que se enfrentaron a los barcos británicos. Éstos no tuvieron problema en derrotar a los navíos españoles, pues en líneas generales se encontraban en muy mal estado, y buena parte de ellos fueron hundidos o capturados.

Unos meses más tarde, el 17 de diciembre de 1718, los otros tres países de la Cuádruple Alianza declaraban la guerra a España, empezando formalmente la guerra. El conflicto se prolongó más de dos años, y tras él, además de las cuantiosas bajas personales y materiales, hubo algunas modificaciones de tipo territorial. A consecuencia del Tratado de La Haya, España aseguraba renunciar a sus pretensiones territoriales en Italia, las cuales eran buena parte de los motivos que habían originado el conflicto. Hubo algunas consecuencias territoriales más, pero de menor importancia.

Una de las exigencias de los aliados fue que el Cardenal Alberoni fuera destituido de su cargo de Secretario de Estado y fue expulsado de España, permaneciendo en Italia hasta su fallecimiento, esta circunstancia dio lugar a la tercera etapa del reinado de Felipe V donde el gobierno en España estuvo regido por españoles.

El almirante don Antonio de Gaztañeta, sin duda alguna pecó de confiado, (conociendo la historia de algunas actuaciones navales inglesas) al no alejarse de la flota inglesa o al menos reagrupar la suya previendo alguna maniobra de ataque de los ingleses a pesar de no haber sido declarada la guerra. Fue hecho prisionero con muchos de sus hombres y su buque insignia hundido, si bien en las negociaciones posteriores fueron liberados todos los presos.

El almirante y los marinos españoles se comportaron con una gran valentía, si bien se puso de manifiesto la poca preparación, coordinación y destreza, así como, la falta de calidad de muchos navíos, dando lugar a la creación del Colegio de Guardiamarinas. Gaztañeta siguió gozando de la confianza del rey y colaborando eficazmente en el desarrollo de la marina española.

## **La artillería naval**

En el S.XVI, la industria de fabricación de cañones en España, ya tenía una antigüedad de varias centurias. Se da por hecho que los primeros occidentales en utilizar cañones en las galeras fueron los españoles, y según las crónicas en la batalla de la Rochelle (Francia 1.372) cuando una escuadra al mando de Gil Ambrosio Bocanegra derrotó a una inglesa del almirante conde de Pembroke, que fue hecho prisionero junto con setenta caballeros principales. Los españoles utilizaron cañones, causando gran sorpresa y espanto en sus adversarios.

En España era normal llevar cañones en los buques desde fines de la Edad Media, pero la artillería de un barco no formaba parte integrante del mismo. Se situaba a bordo para un viaje específico y se retiraba cuando la nave llegaba a puerto.

Inicialmente la artillería naval era igual que la de tierra, usándose los mismos tipos: bombardas, falconetes, pedreros, etc situación que persistió hasta el siglo XVI, donde ya aparece el cañón naval claramente diferenciado del usado en tierra, sobre todo en el montaje de las cureñas. Como todavía no había mecanismos para hacer debidamente las ánimas, los constructores de cañones producían artillería con tubos excéntricos, y una holgura que tenía en cuenta que una bala de cañón podía no entrar bien en el tubo. En consecuencia la artillería era imprecisa y no era probable que diera en el blanco más allá de un corto alcance.

El renacer de la flota española necesitaba además de barcos para alcanzar sus objetivos, una artillería eficaz con gran potencia de fuego, si quería mantener el enfrentamiento con la Royal Navy británica, la mayor amenaza para el Imperio y el comercio colonial. La fundición de cañones vivió en el siglo XVIII transformaciones y avances de tanta trascendencia como la construcción naval. La importancia de la artillería se desprende de las referencias a los navíos de línea o a las fragatas, (analizados anteriormente) que, además del nombre con que se les bautizaba, venían dadas por el número de sus cañones.

En función de la artillería, se clasificaban los navíos en cuatro clases, según orden de 1.731: los de primera clase llevaban más de 90 cañones, de segunda clase eran los de embarcaban de 80 a 90 cañones, de tercera clase los de 74 cañones que eran los más numerosos, de cuarta clase eran de 60 a 64 cañones, de 32 a 58 cañones eran fragatas, y las corbetas de 16 a 28. La cifra de sus cañones y sus puentes era algo así como su ADN. Los mayores eran de tres puentes, aunque nuestra armada no los tuvo hasta 1726.

Los progresos en la fabricación de cañones llevaron a la sustitución del bronce por el hierro fundido. El proceso lo iniciaron los ingleses a mediados del siglo XVI, y a lo largo del siglo XVII se extendió a otras marinas. En el siglo XVIII acabaron imponiéndose a pesar de que eran mucho más pesados y menos resistentes. Su gran ventaja estribaba en que eran mucho más baratos. Se impuso la economía, dado el gran número de piezas que

requerían las grandes flotas. Los cañones de mayor calibre y por lo tanto de mayor peso se colocaban en el primer puente, es decir, en el inferior, ya que el centro de gravedad es muy importante mantenerlo lo más bajo posible para la estabilidad del barco.

La sustitución del bronce por el hierro dio lugar a importantes innovaciones. Se consolidó la “fundición en sólido”, que consistía en taladrar la pieza una vez fundida mediante talaros horizontales -con gran dificultad técnica ya que se utilizaba el agua como fuente de energía- para obtener el ánima. Esta modalidad sustituía a la tradicional, denominada “fundición en hueco”, en la que el ánima se hacía en el cañón mediante un molde adecuado, en el momento de fundirlo. La tecnología también se afano en conseguir cañones de hierro más resistentes y menos pesados, utilizando hierro colado y mejorando las técnicas de fundición. Estos avances permitieron ajustar la holgura entre la bala y el ánima, mejorando con ello la puntería y la distancia de tiro. Las innovaciones técnicas en la fundición de cañones fueron introducidas en la España del siglo XVIII por Jean Maritz, técnico suizo que trabajó para la corte española.

La mayor parte de los cañones salieron de las fábricas del reino de Sevilla y fundamentalmente de Cantabria cuyos altos hornos se encontraban en Liérganes y en La Cavada. A lo largo del siglo se fundieron en La Cavada cerca de 7000 cañones para artillar los buques de la flota. El lugar se convirtió en Real Fábrica al pasar a ser propiedad de la Corona bajo Carlos III. La confección de las piezas presentó graves problemas – muchos cañones reventaban a los pocos disparos debido a la baja calidad del mineral de hierro. Conforme avanzó el siglo fue imposible seguir la estela de las innovaciones tecnológicas incorporadas por otros países.

Los proyectiles eran de hierro o de piedra. Los primeros se usaban para dañar el casco del navío enemigo y los segundos equivalían a granadas de fragmentación, ya que al chocar la piedra con algún objeto se partía en multitud de trozos que hacía la función de metralla entre el personal de cubierta. También se fabricaron de formas especiales y huecos, llamados de muy diversas maneras como "ángeles", "enramados" y "encadenados", usándose estos últimos para abatir los aparejos del navío enemigo. Las balas seguían siendo de piedra o de hierro, llamándose a la más corriente "bala rasa". También existían las de “palanqueta” para desarmar al enemigo, las de “metralla”, y la “bala roja” (calentada la bola al rojo vivo antes de dispararla), que era muy peligrosa de manejar.

La cureña de la artillería naval hasta finales del XVI (Armada Invencible) seguía siendo de dos ruedas, cuando ya para esas fechas la de los ingleses eran de cuatro ruedas, lo que facilitaban las maniobras de carga y puesta en posición.

En las batallas estar a barlovento del enemigo representaba una doble ventaja: en primer lugar, los artilleros no serían estorbados por su propio humo que, además, se alejaría hacia sotavento y ayudaría a cegar al enemigo.

### **La Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins**

Era tiempos muy difíciles para España, en el siglo XVIII estábamos involucrados en multitud de conflictos bélicos. En 1713, España había firmado de manera deshonrosa el Tratado de Utrecht, por el que España había perdido las posesiones continentales europeas; pero todavía quedaban las

americanas y sus ciudades que se habían convertido en bastiones críticos para asegurar el comercio con América.

Cartagena de Indias era la ciudad principal en el continente americano para los intereses españoles. Una ciudad bellísima y espléndidamente fortificada, donde los españoles iban a dar una muestra de su valentía y heroísmo en la guerra que pasó a la historia con el nombre de la Guerra de la Oreja de Jenkins. Un conflicto extraño y soterrado por los cronistas.

En las costas de Florida actuaba un pirata llamado Robert Jenkins, que fue interceptado por un guardacostas español, a las órdenes del capitán Juan de León Fandiño. El capitán permitió seguir con vida al pirata y le amputó una oreja; y con la oreja del pirata en la mano, le dijo:

«Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve».

Como parte de una campaña de la oposición parlamentaria en contra del primer ministro Walpole, Jenkins compareció en la Cámara de los Comunes en 1738. En su comparecencia, Jenkins denunció el caso con su oreja en la mano. Como consecuencia de esta maniobra política, Walpole se vio obligado a declarar la guerra a España el 23 de octubre de 1739.

Esto fue considerado como una afrenta en el parlamento británico y los ingleses declararon la guerra a España; una oreja iba a provocar una guerra. Pero la verdad no era así, los ingleses encontraron la excusa oficial para declararle la guerra a España ya que Inglaterra trataba de desplazar a España y ocupar su posición para su control marítimo y comercial de los mares atlánticos y arrebatarle a España las mejores posesiones americanas de su imperio.

Inglaterra organizó una formación de guerra formidable. Preparó y armó una magnífica flota de 195 navíos entre buques de guerra y transporte, la flota más grande jamás vista hasta la armada aliada del desembarco de Normandía. La flota se puso rumbo a Cartagena de Indias, para tomarla al asalto, era el gran objetivo de los ingleses. Entre las tropas inglesas estaba el hermanastro de Jorge Washington, el futuro presidente norteamericano, que dirigía un grupo de 4.000 milicianos americanos que iban a participar en la toma de la ciudad.

Junto con los 195 navíos, viajaban 11.000 soldados de asalto, 15.000 marineros, los 4.000 milicianos americanos y 2.000 macheteros negros jamaicanos. Los macheteros serían la vanguardia, la carne de cañón de la Gran Bretaña en su intento de conquistar Cartagena de Indias. Importante resaltar que los ingleses eran los mejores artilleros del momento y que iban a contar, en sus buques, con 3.000 piezas de artillería. Inglaterra iba a atacar con lo mejor que tenía en su armada de guerra, en material y personal de asalto, estaba determinada a la victoria y desplazar a España de su Imperio Americano.

En aquellos días, Blas de Lezo era el responsable de la defensa de la ciudad. Cartagena de Indias contaba con unas magníficas fortalezas y castillos que protegían la ciudad. Las fuerzas defensoras eran pocas. Lezo disponía de 3.000 soldados del ejército regular español, reforzados con 600 arqueros indios del interior y unas 1.000 piezas de artillería. Esto es todo con lo que se contaba para asegurar que Cartagena de Indias pudiera seguir siendo española durante los próximos años.

Para el desenlace final de la batalla, resultó decisiva la eficacia de los servicios de inteligencia españoles, que consiguieron infiltrar espías en la Corte Londinense y en el Cuartel General del almirante Vernon. El plan general inglés así como el proyecto táctico de la toma de Cartagena de Indias fueron conocidos de antemano en las Cortes Españolas y por Blas de Lezo. Se dispuso de tiempo suficiente para reaccionar y adelantarse a los acontecimientos.

El virrey Eslava, jefe político y militar del Virreinato, tenía confianza de que el almirante Torres llegaría a tiempo a Cartagena para atacar a Vernon por la retaguardia, pues la flota española estaba anclada en La Habana a la espera de la llegada de la flota inglesa. Pero Torres nunca llegó a Cartagena .....

El sabía que tenía pocos recursos, pero aún así pretendía aguantar y resistir con todo lo que tenía. Los 6 navíos disponibles fueron hundidos por los españoles para impedir el movimiento fácil de los barcos enemigos por la bocana del puerto. Antes de hundir los navíos, Blas de Lezo, ordenó desmontar los cañones de las 6 naves y situarlas estratégicamente rodeando la ciudad; las colocó en posiciones claves para.

La gran bahía de Cartagena está dividida en dos bahías naturales con problemas defensivos muy diferentes: la Bahía Exterior limitada por la península de Bocagrande, continente, y las islas de Tierrabomba, Barú y Manzanillo; y la Bahía Interior con el puerto colonial, cerrada también por Bocagrande, continente, y por las islas de Manzanillo y Manga.

El 17 de marzo de 1640, naufragan en la Bocagrande la nave capitana y los galeones Buensuceso y Concepción, de la armada comandada por Rodrigo Lobo da Silva. Los cascos hundidos sirvieron de núcleo colector de arena lo que aceleró la formación de la barra, dificultando la navegación en 1741. Después de 1640, las mareas profundizan de manera natural el canal de Bocachica cuyo fondo era de barro. Con un ligero dragado, los más pesados galeones y naves de guerra iniciaron su tránsito entre Barú y Tierrabomba, modificando radicalmente todo el sistema defensivo de la bahía de Cartagena. En 1741, el canal de Bocachica sería el adecuado para los navíos de guerra ingleses de tres puentes.

El 13 de marzo de 1741 la imponente flota del almirante Edward Vernon llegaba a la bahía de Cartagena. Vernon ordenó las maniobras oportunas para que las naves inglesas situaran sus flancos frente a las defensas de Cartagena.

15 de marzo, llegan los primeros buques ingleses a Playa Grande y dos días después fondearon sobre la misma playa 195 navíos, pertenecientes a las tres escuadras, comandadas por el almirante Vernon, contra-almirante Chaloner-Ogle y el capitán en jefe Lestock.

19 de marzo, los ingleses continúan sin disparar y estudian el campo de operaciones. Algún pequeño intento de desembarco frustrado por la Boquilla sin relevancia.

20 de marzo, toda la armada inglesa queda anclada en la Punta de Hicacos, muy cerca del puerto de Cartagena; donde estaban los buques españoles Dragón y el Conquistador que impedían el paso a la bahía interior de Cartagena por Bocagrande

Ante la imposibilidad de entrar por Bocagrande, Lestock, al frente de 12 navíos ponen rumbo a Bocachica. Durante la travesía disparan contra la batería de Santiago que disponía de 11 cañones cuyo comandante, el capitán de fragata Lorenzo Alderete, también era el responsable de la batería de San Felipe de Bocachica, con 5 cañones. Fracasaron en su intento de romper el cerco de Bocachica y se mantuvieron disparando contra el castillo de San Felipe de Bocachica.

20 de marzo, consiguen desembarcar 500 efectivos cerca de la batería de Santiago y el 21 desembarca el resto del contingente británico.

La noche del 20 al 21, los ingleses toman la batería de Varadero y con sus cañones disparan a la de Punta de Abanicos. Los españoles abandonan la batería, quedando Campuzano con un

sargento y 11 soldados del regimiento de Aragón y dos artilleros. Les responden con cañonazos los buques San Felipe y África, quedando retrasados en reserva el Galicia y el San Carlos.

3 de abril, 18 buques alineados frente a Bocachica inician un terrible bombardeo para romper las defensas de los castillos de San Luis y San José que cierran su paso a la Bahía exterior. Knowles se dirige a la ensenada de Abanicos para destruir definitivamente la resistencia de Campuzano, que finalmente tienen que retirarse con su escasa tropa al castillo de San José.

El 4 y el 5 de abril, los fuertes reciben un intensísimo y prolongado cañoneo. Las tres baterías del fuerte de San Luis, que defendían por tierra y mar quedaron desmanteladas y descubiertas las playas para un desembarco. Las murallas del castillo San Luis se derrumbaron y por la brecha abierta cargaron los ingleses a bayoneta calada desde tierra. Ante la imposibilidad de resistir, se tocó retirada y durante toda la noche continuó el desembarco enemigo.

La noche del 5 al 6 de abril, Blas de Lezo sitúa los buques Dragón y Conquistador entre los canales del Castillo Grande y Manzanillo con intención de hundirlos para impedir el paso de los navíos ingleses por la entrada de Bocagrande.

Como parte fundamental de la defensa de Cartagena se planificó el hundimiento de los barcos cuando fuera oportuno, para dificultar la maniobra de la flota inglesa. Se incendió el San Felipe, y se disparó desde el San Carlos nueve cañonazos al África para hundirle en la bocana de entrada. Pero los encargados de disparar desde el San Felipe, fueron capturados por la imposibilidad de abandonar el barco antes de que llegasen los ingleses.

La situación empeoraba para los españoles, y los soldados del fuerte de San José fueron evacuados en pequeñas embarcaciones al castillo Grande y posteriormente a Cartagena.

11 de abril, los ingleses toman el castillo de Santa Cruz que previamente había sido abandonado.

El 13 de abril a las 9 de la mañana, comenzó el asedio de la ciudad con continuos bombardeos. Simultáneamente otra escuadra asediaba al fuerte Manzanillo. La situación empezaba a ser desesperada para los españoles, les faltaban alimentos y el enemigo no daba tregua.

Cartagena de Indias fue severamente castigada por la artillería naval inglesa. Pero las defensas seguían soportando todo lo que les llegaba desde los barcos ingleses. Vernon estimó que los españoles resistiría dos o tres días más, no era posible pensar que tan pocos pudieran resistir el empuje y fuego de tantos. Los españoles tenían orden de resistir hasta el final no se les permitía ni un paso atrás, habían clavado la bandera e iban a morir allí, defendiendo la ciudad hasta el final.

16 de abril, 4 de la mañana, Vernon decidió que se tomaría Cartagena de Indias al asalto, más de 10.000 hombres desembarcaron por la costa de Jepar, los macheteros jamaicanos, los milicianos americanos y las fuerzas regulares inglesas. Pero las sucesivas ofensivas inglesas se encontraron con trincheras inexpugnables así como con los mosquetes y bayonetas españolas.

El 17 de abril, la infantería británica, toman el alto de Popa, a un kilómetro del castillo de San Felipe, auténtico baluarte español en el Caribe.

Blas de Lezo tomó tres decisiones que fueron decisivas para el desenlace final de la batalla. Había mandado excavar un foso en torno al castillo de San Felipe para que las escalas inglesas se quedasen cortas al intentar tomarlo. Ordenó cavar una trinchera en zigzag, evitando que los cañones ingleses se acercasen demasiado. Les envió dos “desertores” que engañaron y llevaron a la tropa inglesa hasta un flanco de la muralla bien protegido, donde serían masacrados sin piedad.

La noche del 19 al 20 de abril se produjo el definitivo asalto al castillo de San Felipe. Tras una potente preparación artillera desde un buque de 60 cañones y bombardas. Vernon intentó asaltar el castillo con unos 10.200 hombres de infantería, organizados en tres columnas, apoyados por los negros macheteros jamaicanos. En frente tenía la batería de San Lázaro de propio castillo de San Felipe y 1.000 hombres muy motivados.

La sorpresa fue mayúscula, cuando los ingleses comprobaron que sus escalas eran demasiado cortas y no podían escalar las murallas del castillo. Las tropas inglesas no podían atacar ni huir debido al peso del equipo. Aprovechando esta circunstancia, los españoles abrieron fuego contra los británicos, produciéndose una carnicería sin precedentes.

Los ingleses no pudieron escalar las murallas pero al amanecer, se encontraron con las bayonetas de unos trescientos soldados de los tercios españoles que saltaban sobre ellos desde sus trincheras. Fue una masacre:

El error del castillo de San Felipe desmoralizó a los ingleses. El orgulloso y engreído Sir Andrew Vernon había sido incapaz de vencer a unos pocos harapientos españoles capitaneados por un anciano tuerto, manco y cojo.

El pánico se apoderó de los ingleses, rompieron sus líneas de combate y huyeron despavoridos tras la última carga española hacia sus barcos para protegerse de la furia de la infantería de los tercios. Desde el 22 al 25 de abril, decrecieron los enfrentamientos. El 26 los ingleses volvieron a bombardear la ciudad.

El 9 de mayo, Vernon asumió que era completamente imposible que sus tropas pudieran tomar al asalto la fortaleza de Cartagena de Indias, los disparos de las tropas españolas era una resistencia insalvable para sus fuerzas. Vernon ordenó la retirada, levantar el asedio y volver a Jamaica. Había fracasado estrepitosamente. Tan sólo acertó a pronunciar, entre dientes, una frase: “God damn you, Lezo!”, (Dios te maldiga Lezo)

Vernon envió una última carta a Lezo: **“Hemos decidido retirarnos, pero para volver pronto a esta plaza, después de reforzarnos en Jamaica”**. A lo que Lezo respondió con ironía: **“Para venir a Cartagena es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra mayor, porque esta sólo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres.”**

Fueron tantas las bajas inglesas, que tuvieron que abandonar numerosos barcos y hundirlos allí mismo por falta de recursos para poderlos gobernar en la mar, no les quedaban suficientes marineros. Los ingleses tuvieron 9.500 muertos, 7.500 heridos, perdieron 1.500 cañones y 50 naves.

Los españoles sufrieron 800 muertos, 1.200 heridos y perdieron 6 naves. Los fuertes de Bocachica, Castillo Grande y Manzanillo quedaron muy destruidos.

Esto fue un horror para los ingleses, quedaron completamente humillados. La mayor operación de la Royal Navy hasta el momento se saldó también como la mayor derrota de su historia. A Inglaterra habían llegado noticias erróneas, la información aseguraba que la victoria en Cartagena se había consumado. Vernon, había mandado un correo al rey inglés asegurando que había logrado la victoria, lo que generó una euforia en su país. Pero para su desgracia, lo que consiguió en realidad fue la mayor y más humillante derrota de toda la historia de la Royal Navy, pues perdió 50 naves y 11.000 hombres a manos de una guarnición compuesta por sólo 6 barcos y

3.600 defensores españoles dirigidos por el Almirante español Blas de Lezo. En vista de las falsas buenas noticias remitidas por Vernon, el rey Jorge II ordenó se elaboraran medallas conmemorativas de la supuesta victoria. En las medallas se representaba a un Blas de Lezo, entero y completo con dos brazos, dos piernas, arrodillado ante Vernon. Hubo celebraciones y fiestas basadas en una gran mentira, vamos que se lo pasaron bien durante algunos días; hasta que llegó la verdadera noticia, anunciando la humillante derrota de Vernon antes Blas de Lezo; la realidad heló sus sonrisas ...

La humillación fue tal que el rey Jorge II ordenó a los historiadores ingleses no se escribiera nada de la derrota; y los historiadores ingleses son hegemónicos, lo que ellos no publican no existe. Y como los historiadores no escribieron nada sobre Cartagena de Indias, esta batalla fue injustamente ocultada para la historia.

Muy pocos españoles han oído hablar de la guerra de la Oreja de Jenkins, en la que los británicos sufrieron quizás, la vergüenza más grande de su historia. La mayoría de españoles de hoy en día no se sienten orgullosos de serlo, mientras a los ingleses les sale el orgullo por las orejas. Sin embargo, algunos ingleses perdieron sus “orejas” por culpa de su derrota ante los españoles.

A su vuelta a Inglaterra y en vista de la cruda realidad, Vernon fue relevado de su cargo inmediatamente y expulsado de la Marina en 1746. A pesar de su profundo descrédito, a su muerte en 1757 se decidió enterrar su cuerpo en la Abadía de Westminster, como si fuera un héroe más de los que allí reposan.

La falaz leyenda que en su tumba reza :

*“He subdued Chagre, and at Carthage conquered as far as naval forces could carry victory”*

*"Sometió a Charges y en Cartagena conquistó hasta donde la fuerza naval pudo llevar la victoria"*

El monumento muestra una figura de Vernon con ofrenda floral, junto al busto del Almirante, aparecen trofeos navales, así como una coraza romana y el club de Hércules.

Por estas acciones militares recibió el agradecimiento de ambas Cámaras del Parlamento. Después de estos servicios se retiró sin título para el ejercicio de público. Recibió su recompensa, el amor y la estima de todos sus contemporáneos y generaciones posteriores.

Blas de Lezo corrió una suerte diferente. Blas quedó muy mal herido por los combates de Cartagena de Indias, murió cinco meses más tarde víctima de las heridas del combate. Y lo lamentable, nadie sabe dónde está enterrado. Blas de Lezo murió en Cartagena en septiembre de 1741.

Murió Don Blas sin reconocimiento merecido y además denostado por su rey. Pasados 20 años, recibió su primer reconocimiento con la concesión de un título honorífico en la persona de su hijo. 70 años después se publican las primeras monografías sobre el ilustre marino. Se coloca una placa en su casa de Pasajes, un busto en una calle de San Sebastián y se pone su nombre a una fragata de la Armada Española. Con el paso del tiempo se fue perdiendo su recuerdo para generaciones posteriores. Pero recientemente se ha despertado un gran interés por la vida de este gran marino español.

Otro ejemplo de la gratitud de los españoles por los que lucharon y murieron por nuestro país. Increíble pero cierto, España le olvidó.

No se le pudo rendir el homenaje que él hubiese merecido, se le concedió a título póstumo el marquesado de Ovieco y después muchos navíos españoles llevaron su nombre. Hoy una fragata tipo F100, lleva su nombre.

Curiosidades del destino, aquel que les humilló fue a Londres a la fiesta conmemorativa de Trafalgar para amargar un poco, en su orgullo a la Pérfida Albión. La fragata F103 Blas de Lezo, participó en las celebraciones del 200 aniversario de la victoria de Trafalgar celebrada por los ingleses. Don Blas había resucitado de sus cenizas .....

El problema radica en que los españoles no sabemos ni escribir nuestra propia historia. Todos los niños han oído hablar algo sobre de la Armada Invencible, y quién ha oído algo sobre Blas de Lezo y de la batalla del sitio de Cartagena de Indias. La historia la escriben los hegemónicos historiadores ingleses y nosotros la traducimos. En efecto, si hubiera sido del mundo anglosajón, numerosas películas y libros ya lo habrían inmortalizado como un hombre valiente que a pesar de sus incapacidades físicas por amputaciones de pierna y brazo, y la pérdida de un ojo, salvo a Cartagena de caer en las manos del inglés.

La victoria aseguró el comercio con América 60 años más. Los ingleses nunca volvieron, ni a Cartagena ni aparecieron por los puertos del Caribe, que siguieron siendo hispanos hasta que decidieron ser hispanoamericanos. Los mares del Caribe volvieron a convertirse en un lago español. Los españoles pudieron continuar enarbolando la bandera en la inmensidad del océano Atlántico durante 60 años más.

## **Informe del Marqués de la Ensenada a Felipe VI**

A la muerte de Felipe V en 1746 le sucede su hijo Fernando VI siendo el Marqués de la Ensenada (1702-1781) Dn. Zenón de Somodevilla Secretario de Estado de Guerra, Hacienda, Marina y de Indias. El Marqués era, por supuesto, gran conocedor de la situación de España en todos los terrenos y escribió un informe al Rey dándole cuenta del estado del ejército y la armada, así como, de los objetivos que se debían alcanzar para ser alguien en el concierto de las naciones europeas. Este informe aclara perfectamente la situación y es un documento histórico de un gran valor.

*“Mejora de la armada española.*

*Proponer que Vuestra Majestad tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra, sería delito, porque ni la población de España lo permite ni el Erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente el ejército y que no se haga una marina decente sería querer que España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar. Consta el ejército de Vuestra Majestad de 133 batallones y 68 escuadrones: vista la distribución por plazas y guarniciones resulta que sólo vienen a quedar para campaña 57 batallones y 49 escuadrones. Francia tiene 377 batallones y 255 escuadrones, por lo que se halla con 244 batallones y 167 escuadrones más que Vuestra Majestad y a principios de 1728 llegaba su ejército a 435.000 infantes y 56.000 caballos. La Armada naval de Vuestra Majestad sólo tiene presentemente 18 navíos y 15 embarcaciones menores; Inglaterra tiene 100 navíos de línea y 188 embarcaciones menores. Yo estoy en el firme concepto de que no se podrá valer Vuestra Majestad de la Francia si no tiene 100 batallones y 100 escuadrones libres para poner en campaña, ni de la Inglaterra si no tiene 60 navíos de línea y 65 fragatas y embarcaciones menores.*

*Por antipatía y por interés serán siempre los franceses e ingleses enemigos entre sí, porque unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España con América es el que más les interesa.*

*Teniendo vuestra Majestad 60 navíos de línea y 65 fragatas, como propongo, y 100 batallones y 100 escuadrones, que propongo también, la Francia galanteará a nuestro gobierno para que juntos ataquemos a la Inglaterra, y la Inglaterra nos ofrecerá su alianza para atacar a la Francia, y de esta manera Francia y la Inglaterra perderán su dominio en tierra y mar y se convertirá Vuestra Majestad en el árbitro de la paz y de la guerra.”*

La caída del marqués de la Ensenada fue motivada, por los celos de prosperidad que España estaba alcanzando, poniendo al mismo tiempo al Reino Unido en una comprometida posición y así, los británicos trataron por todos los medios de minar la posición del marques, encontrando a un aliado, que no fue otro que un traidor, siendo el que tomó la parte más activa, era Ricardo Wall, irlandés de nacimiento y sucesor de Carvajal, en el ministerio de Relaciones Exteriores, que inclinado de parte del Reino Unido y en contra de Francia, que era la protegida de Ensenada.

Fueron a caer en sus manos unos documentos (que casualidad), en los que don Zenón, **daba instrucciones al virrey de Méjico**, para que destruyera los establecimientos británicos que éstos poseían en aquellas tierras, además de haber favorecido a la Compañía Francesa de las Indias, con prejuicio y hostilidad contra el Reino Unido.

Comunico al rey lo hallado, dando a entender que estaba conspirando, contra los intereses de España y que tal acción podría provocar una guerra, por lo que le indujo a que le prendieran y lo juzgaran, por tan alto delito.

La orden que dio el rey decía:

*<< Excmo. Señor.: El Rey ha resuelto exonerar a V. E. de los empleos y encargos que tenía puestos a su cuidado y manda que V. E. pase luego a la ciudad de Granada, en donde deberá mantenerse hasta nueva orden de S. M. —Dios guarde a V. E. muchos años como deseo.—Buen Retiro, 20 de julio de 1754.—Don Ricardo Wall.— Señor Marqués de la Ensenada.>>*

El embajador británico en España, inmediatamente comunicó a su gobierno la destitución y en el documento, en uno de sus puntos decía: **<< Los grandes proyectos de Ensenada sobre marina se han desvanecido. Ya no se construirán más barcos en España.-**

Tras un parón en la construcción de barcos en España (aunque no del todo) y una vez fallecido Fernando VI en 1759, su hermanastro Carlos III al heredar el trono reanudó la fabricación de navíos con el fin de reconstruir en la medida de lo posible la débil marina española. No obstante, el disponer de una armada no es tarea fácil y construir barcos, armamento adecuado y formar a los hombres presenta unas dificultades enormes, máxime cuando la 1ª Revolución Industrial estaba en marcha y España había frenado su desarrollo frente a otras naciones europeas.

Dejamos la segunda mitad del siglo XVIII para otra presentación, ya que en el marco de una charla reduciríamos en extremo su contenido y el reinado de Carlos III merece se trate con algo de detalle.

Merece, sin duda alguna, citar un episodio naval que nos permite conocer el valor y valía de los marinos españoles y que aconteció en 1747 poco antes de terminar la Guerra del Asiento.

### **Los combates del Glorioso**

La carrera del Glorioso, o El viaje del Glorioso es como se conoce a una serie de cinco enfrentamientos navales que tuvieron lugar en 1747, durante la Guerra del Asiento, y en el marco de la Guerra de Sucesión Austríaca, entre el navío de línea de la Real Armada Española San Ignacio de Loyola, alías Glorioso, y varios escuadrones de navíos y fragatas ingleses que trataban de capturarlo.

El Glorioso, que había zarpado desde el puerto novohispano de Veracruz, transportaba una carga declarada, que estaba valorada en 4.502.631 millones de pesos fuertes, consiguió repeler dos ataques ingleses, uno a unos 200 km al norte de las Azores, y otro más frente al Cabo de Finisterre antes de desembarcar su carga en el puerto gallego de Corcubión. Tras descargar su preciado cargamento y ponerlo a buen recaudo, permaneció casi dos meses en la ría de Corcubión. Tras un intento fallido partiría definitivamente hacia Ferrol el día 11 de octubre. Estando fondeado en Finisterre a la espera de vientos favorables, un fuerte vendaval garreó el ancla del navío obligando a su capitán a dirigirse hacia Cádiz.

En su viaje, el Glorioso fue atacado sucesivamente por dos fragatas corsarias inglesas, y por los navíos Darmouth y Russell, este último en compañía de dos fragatas en las inmediaciones del Cabo de San Vicente. En el transcurso de estos tres últimos enfrentamientos, el navío español desarboló una fragata, la King George; hizo estallar el Darmouth, muriendo casi toda su tripulación; y dejó totalmente desarbolado y a punto hundirse el navío de tres puentes y 80 cañones Russell. Finalmente, tras agotarse la munición del Glorioso, Pedro Messía, capitán del navío, ordenó arriar la bandera y se rindió al capitán Mathew Buckle, comandante del Russell. Buckle, tras permanecer en la zona nueve días reparando su maltrecho buque, embocaba la bocana del puerto de Lisboa con su presa, el día 30 de octubre. Tanto Pedro Messía, como el resto de oficiales y tripulación del Glorioso, serían liberados al día siguiente de llegar a la capital portuguesa, y puestos bajo la custodia del embajador español. El día 7 de noviembre de 1747, partía hacia La Graña (base naval de El Ferrol) "la primera partida de tropa del Glorioso". Sucesivamente lo harían el resto de tripulantes, hasta que el 30 del mismo mes lo haría Messía con destino a la capital de España, ya que se había negado a salir en la primera partida esperando a los últimos. En cuanto al Glorioso, tras permanecer en Lisboa durante siete meses, zarparía con una tripulación inglesa en dirección a Inglaterra, donde llegaría a mediados de mayo de 1748. Durante los siguientes once meses permanecería fondeado en uno de los muelles del puerto de Portsmouth.

Como consecuencia de estos hechos, dos oficiales británicos, John Crookshanks y Smith Callis, capitanes respectivamente de la fragata Lark y el navío Oxford, fueron sometidos a un consejo de guerra. Sólo el primero sería expulsado de la Royal Navy por incompetencia ante el enemigo.

Sin embargo, sería George Walker, uno de los capitanes británicos a los que se enfrentó Pedro Messía, quizás el más valiente de todos, el que mejor supo valorar la hazaña del solitario buque español. Cuando el Russell y dos fragatas de la Royal Family iniciaban de nuevo su persecución, tras haber soportado éste dos sangrientos combates en menos de dieciséis horas, reflexionó sobre el hecho con las siguientes palabras: "Y de nuevo

*comenzó la persecución y la conquista de su audaz y escurridizo enemigo; porque nunca los españoles, y nadie en realidad, han luchado mejor con un barco que lo hicieron ellos".*

Quisiera terminar, tal y como expongo en la tertulia, con un pequeño homenaje a los héroes de la marina española recomendado cuando visiten Cádiz se acerquen al “Panteón de Marinos Ilustres” en San Fernando y contemplaran además de magnificas esculturas el lugar donde reposan muchos de nuestros héroes, la mayoría de ellos olvidados por la historiografía española. ¡Ah! Todas construidas por las respectivas familias.

9-junio-2016

José Manuel Fernández García-Escudero