

El mar en la Guerra de la Independencia

Emilio DE DIEGO GARCÍA
Universidad Complutense de Madrid
edediego@ghis.ucm.es

Estamos tentados de empezar este artículo con un gran tópico; pero no porque toda figura de esta naturaleza tenga algo de verdad, sino porque en la presente ocasión constituye una certeza incuestionable. Así que allá va: “en la mayor parte de las contiendas armadas, el dominio del mar resulta un factor de gran importancia”; mucho más, –añadiríamos– si se pretende asentar una hegemonía duradera en cualquier parte significativa del planeta. No haría falta esperar a la publicación de las tesis de Maham sobre la materia, para llegar a una conclusión tan “singular”, a poco que repasemos la historia desde la antigüedad. Lo excepcional sería lo contrario. Habría que situarnos en un conflicto en el cual el escenario de la lucha se encontrara muy alejado del espacio marítimo, y en una confrontación dada en circunstancias económicas, tecnológicas y aún humanas de dimensiones bastante reducidas, para que el poder naval no deje sentir su trascendencia en el desenlace final. La guerra contra Napoleón, al Sur de los Pirineos, (cabe hablar de la Península más que de España o Portugal), entre 1808 y 1814, se desarrollaría en un teatro de operaciones con unos cinco mil kilómetros de litoral sin incluir Canarias. En tales circunstancias, el control de las rutas atlánticas, cantábricas y mediterráneas resultaría, más que importante, vital.

Las numerosas aportaciones bibliográficas que se van produciendo últimamente, aumentan la información acerca de acontecimientos de índole militar, referidas a las campañas desarrolladas en tierra, por las fuerzas regulares e irregulares, durante aquellos años. Una abundante erudición, de corte monográfico, que se nos ofrece también en lo tocante al ámbito político, ideológico, económico, etc. Gran parte de estos escritos se deben a historiadores “aficionados”, de calidad tan diversa como la de los “profesionales”, aunque con el problema, en no pocos casos, de una “especie de arborescencia próxima”, tan cercana a la perspectiva que incapacita, radicalmente, a sus autores, para percibir el conjunto. En el otro extremo alguna obra deplorable, con pretensiones de síntesis definitiva, surgida de la osadía de los inevitables “hispanistas”, empeñados en “descubrir Cartagena” a cada paso. Aunque, eso sí, con ínfulas de habernos obsequiado con la obra maestra que, como el Santo Grial, tantos habían buscado sin éxito. Entre ambos polos algún texto interesante, aunque pocos, en el dominio de la “historia cultural”, principalmente, y, lo peor, la persistencia, más allá de lo deseable, de viejos esquemas y de algunas, no pocas carencias, de carácter teórico y metodológico.

Ante el horizonte próximo del Bicentenario del inicio del conflicto sería conveniente que los historiadores prestáramos más atención que la dedicada, hasta ahora,

a mejorar el conocimiento sobre una parcela, bastante descuidada a día de hoy; la trascendencia del mar en la guerra de la Independencia. Ni en el mundo historiográfico anglosajón, donde existen, desde la obra de Ch. Oman hasta la actualidad, referencias más o menos abundantes a determinadas actuaciones navales, pero apenas se ha abordado como historia sistematizada y monográfica el papel de la marina en la Guerra Peninsular, (aunque no hace mucho se publicó un interesante libro sobre esta materia¹); ni en la historiografía española, donde algún trabajo, como los de Martínez Valverde o Castillo Manrubia² siguen siendo los de mayor interés, encontramos un estudio de conjunto de las acciones navales anglo-portuguesas y españolas. Evidentemente, en las pocas páginas que siguen no pretendemos subsanar tales deficiencias sino un breve recordatorio de la situación.

1. La armada británica y el dominio del mar en el contexto de la guerra peninsular

Desde el comienzo de las hostilidades entre la monarquía inglesa y la Francia revolucionaria, la asimetría del potencial militar de ambos Estados era evidente. La superioridad francesa en fuerza terrestre se aparejaba con su inferioridad en el mar. En 1793 Inglaterra disponía de unos 400 buques de guerra, de ellos 115 navíos de línea, y los astilleros de Portsmouth, Playmouth, Chatham, Deptford, Woolwich y Sheernes, siguieron trabajando con el objeto de mantener y aumentar, en lo posible, aquella marina. Mientras, la armada de Francia contaba con 246 barcos, de los cuales 76 eran navíos de línea; pero, en realidad, apenas 27 estaban en servicio. En 1809, según la *Gaceta* del Gobierno español, la Armada británica había incrementado sus efectivos en condiciones de operar hasta 160 navíos de línea, 175 fragatas, 166 corbetas y balandros, 19 bombardas, 171 bergantines y otros barcos menores alcanzando la cifra total de 844 unidades. Algo no muy distinto ocurría en cuanto a las respectivas flotas mercantes. Esta desproporción de medios materiales se vio acentuada, al menos un tiempo, por los problemas de desorganización e indisciplina en la marinería francesa.

¹ Ver HALL, Christopher D.: *Wellington's Navy. Sea Power and the Peninsular War*: London, Chatam Publishing, 2004. Otras obras de interés serían por ejemplo: HOWARD, Davis D.: "British Sea Power and its influence upon the Peninsular War (1808-1814)", *Naval War college Review*, The University of Liverpool, vol. 31 (1978); PARKINSON, C. Nortcote (ed): *The Trade Winds: A Study of British Overseas Trade during the French Wars, 1793-1815*, London, George Allen and Unwin, 1948; y SHORE, Hugh N.: "The navy in the Peninsular War", *The United Service Magazine*, vols. XLVI-XLVIII, New Style, Londres, (1912-1914).

² Ver MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *La marina en la Guerra de la Independencia*, Madrid, Estelas, 1974; CASTILLO MANRUBIA, Pilar: *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX*, Madrid, Editorial Naval, 1992. Uno de sus precedentes sería el texto de RODRÍGUEZ MARTÍN, Manuel: *La marina en la Guerra de la Independencia*, San Fernando, s/e, 1899, (que ninguno de ellos menciona). Otros títulos de obligada referencia serían LASSO DE LA VEGA, Jorge: *La Marina real de España a finales del siglo XVIII y principios del XIX*, Madrid, (Imp. de la Vª de Calero), 1865 y FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española*, (Tomo VIII), Madrid, (Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra), 1895-1902. El mismo MARTÍNEZ VALVERDE es autor de un buen número de publicaciones sobre nuestra marina entre 1808 y 1814.

La revolución “trituró”, en buena medida, durante su fase álgida, el colectivo formado por los jefes y oficiales de la Armada gala; persiguiendo a aquellos marinos del Viejo Régimen, que constituían una elite social a contracorriente de los igualitarismos revolucionarios. De este modo, la falta de instrucción de las dotaciones y la ausencia de mandos competentes agravaron las carencias operativas de la marina de guerra francesa. Los desastres para su causa se sucedieron. La flota de Tolón perdió 42 barcos, destruidos o capturados por Hood. La reforma de 1794 y la reincorporación de algunos mandos, separados anteriormente del servicio, no pudieron evitar derrotas como Aboukir. Ni siquiera la alianza con España y la “colaboración” de nuestra marina sirvieron para igualar las fuerzas. Trafalgar vino a sumarse a los fracasos de Bonaparte en la lucha marítima y aseguró a Inglaterra contra toda tentativa inmediata de invasión.

A partir de 1805, el incontestable poder naval británico determinaría la política a seguir por Napoleón en el conflicto militar y económico que mantenían Francia y el Reino Unido. Nuevos contratiempos, como el de Lorient, acentuaron la inferioridad marítima francesa. Tampoco sus aliados estaban en condiciones de prestarle una ayuda decisiva. El caso de la marina española entre octubre de 1805 y junio de 1808 sería un buen ejemplo. Pero tampoco mejoraba mucho el panorama en el resto de los casos. La armada rusa apenas podía controlar el Báltico y cuando acometió otras singladuras acabó perdiendo una parte de sus efectivos, como ocurrió con la escuadra de Sivianin en el estuario del Tajo. La flota danesa que podía actuar en auxilio de los planes napoleónicos fue neutralizada tras el ataque inglés a Copenhague, en agosto de 1807. Por su parte, la marina de guerra sueca permaneció en la órbita británica, en el marco de su alianza frente a los rusos. La propia invasión de la Península y la guerra de 1808 a 1814 venían a ser consecuencia, en buena medida, de esa circunstancia. Desde el establecimiento del bloqueo continental, en 1806, el control de los puertos españoles y portugueses se convertía en imprescindible para los planes de Bonaparte. Y dentro de ese esquema jugaba un papel decisivo el dominio de la América hispana y la neutralidad, al menos, de los Estados Unidos.

Una vez iniciada la guerra al sur de los Pirineos, la hegemonía naval adquirió aún mayor protagonismo de cara al desenlace final de la contienda antinapoleónica. Sin el dominio de las comunicaciones trasatlánticas, ni de los territorios hispanoamericanos, Napoleón veía frustradas sus expectativas de éxito. Inglaterra encontraba allí uno de los pulmones necesarios para evitar la estrangulación de su economía. Así lo demuestra el hecho de que el valor de las exportaciones británicas que, en 1805, fue de 11 millones de libras se elevara hasta 43 millones en 1811³.

Ciertamente, las disposiciones del Emperador para mejorar la instrucción de la marinería y la preparación de los oficiales y el gran programa de construcción naval, emprendido después de Trafalgar, con la pretensión de botar 86 nuevos navíos de línea y 65 fragatas, no habían sido esfuerzos suficientes para disputar a los ingleses el dominio del mar. Así, a pesar de las comunicaciones fronterizas con España, rela-

³ Ver CROUZET, François: *L'Economie Britannique et le Blocus continental, 1803-1815*, París, Económica, 1987.

tivamente fáciles y asequibles en los pasos de ambos extremos de los Pirineos, la inferioridad francesa en el mar dificultaba enormemente su acción militar en España y Portugal.

En general, la lucha contra Francia por el dominio marítimo, entre 1793 y 1814, costó a los ingleses 101 barcos en acciones de guerra, más otros 10 perdidos en naufragios, y 103.660 hombres muertos, aunque la inmensa mayoría de ellos, el 82 por 100, lo fue a causa de enfermedades y apenas el 6 por 100 en combate; el resto falleció víctima de los temporales y otros accidentes. Mientras, 377 buques franceses resultaron destruidos o capturados y 24 más se hundieron por otras causas. Sus pérdidas humanas fueron también bastante elevadas. Una parte de aquel precio, aunque relativamente pequeña, la pagaron los británicos por sus acciones navales durante la Guerra Peninsular.

2. La marina española

Antes de resumir la actuación de las fuerzas navales aliadas en las costas ibéricas durante la guerra antinapoleónica, expondremos también sucintamente lo que España podía aportar.

En 1801 el Cuerpo General de la Armada española, es decir sus oficiales generales y particulares, se componía de 1.560 hombres. Había 2 Capitanes Generales, 17 Tenientes Generales, 34 jefes de escuadra, 42 brigadieres, 117 capitanes de navío, 152 capitanes de fragata y 1.196 subalternos de los distintos grados, incluidos los jefes de infantería de marina, artillería, pilotos y compañías de guardiamarinas; los oficiales del Depósito Hidrográfico, etc. En cuanto a la marinería “matriculada” en aquella fecha, la cifra oficial era de 60.206 individuos. Para entonces la Armada contaba con 64 navíos, 42 fragatas, 9 corbetas, 7 jabeques, 15 urcas, 41 bergantines, 8 paquebotes, 12 balandras, 21 goletas, 2 buques y 2 galeras; además de otras embarcaciones menores⁴. Desde esos compases iniciales del Ochocientos hasta 1808 sufrimos varios descalabros, (en Algeciras en julio de 1801; el apresamiento de cuatro fragatas procedentes de Montevideo, en 1804; y los poco afortunados eventos de la expedición a las Antillas o la recalada en Finisterre, ambos en 1805), y el desastre de Trafalgar, donde perdimos una docena de navíos, a los cuales se añadirían otros, por diferentes motivos, en los años inmediatos.

En 1808, en vísperas de la guerra, la Real Armada de España contaba con un total de 229 buques⁵. Pero es preciso que desglosemos esta cifra y maticemos su dimensión real. En ella figuraban 42 navíos, de los cuales 17 pertenecían al departamento de Cádiz; 12 al del Ferrol de los que 3, el *Real Familia*, el *Emperador* y el *Tridente*, se hallaban en construcción; y 13 al de Cartagena. La mitad de ellos habían sido botados en las décadas de 1770 y 1780, casi en la misma proporción, pero la cuarta parte provenían del decenio de 1750. El más viejo, el *África*, databa de 1752 y el más nuevo, el *Montañés*, de 1794. El 35 por 100 de esos barcos estaban desarma-

⁴ Ver CASTILLO MANRUBIA, Pilar, *La marina de guerra...*, p. 65.

⁵ Ver *Estado General de la Real Armada. Año de 1808*. Madrid, Imprenta Regia, 1808.

dos. Se incluían también en la relación 30 fragatas; 13 en Cádiz, 8 en Ferrol y 9 en Cartagena. Por lo general eran más modernas que los anteriormente citados; casi un tercio se habían construido en los años noventa del Setecientos, pero sólo estaban artilladas la mitad del total. Si atendiéremos a otros factores, el número de navíos y fragatas en condiciones de operar se reduciría aún más. El resto de la Armada lo componían 20 corbetas, 50 bergantines, 15 urcas, 4 jabeques, 38 goletas y otras embarcaciones menores.

Encabezados por D. Manuel Godoy, Almirante General de España e Indias, y Presidente del Consejo Superior del Almirantazgo y por D. Francisco Gil, secretario de Estado de Marina, 3 Capitanes Generales, 25 Tenientes Generales, 28 jefes de Escuadra, 34 Brigadieres, 85 capitanes de navío, más 1 graduado y 135 capitanes de fragata, con otros 5 graduados, figuraban al frente del escalafón del personal, el cual incluía otros 912 oficiales (tenientes de navío, tenientes de fragata, alféreces de navío y alféreces de fragata). Más de 4.800 empleados trabajaban en las maestranzas de los arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

Pero aquella marina, con evidentes desequilibrios en sus distintos apartados, sufrió además extraordinariamente las penurias derivadas de la guerra. En agosto de 1810 se le adeudaban 410.139.246 reales. A los hombres que menos se les debían 15 pagas y algunos no tenían ni para comer ni para vestir. Hacían falta 200 millones de rs. al año para que pudiera subsistir, pero se estableció un presupuesto de 41.446.671 rs. para personal y 79.4351.444 para mantenimiento. De este modo la situación no podía sino empeorar, hasta el punto de que, en 1811, había necesidad de obtener perentoriamente algún recurso con el que aprestar los barcos que debían traer las remesas de América y la fuerza naval indispensable para defender Cádiz. Los problemas fueron creciendo al paso de los meses. En junio de 1812 se debían a la Marina los atrasos de 16 meses. Un total de 446.436.986 rs. y, a las fuerzas sutiles, otros 26 millones de rs. El testimonio más rotundo acerca de nuestras miserias lo dio el ministro de Marina D. Francisco Osorio, en 1813. En su exposición a las Cortes afirmaba: “No hay marina; los arsenales están en ruinas; el personal en abandono y orfandad; a nadie se paga”.

Así pues, cabría definir a nuestra marina durante la Guerra de la Independencia, con un poco menos de dramatismo del que empleaba aquel ministro, como un conjunto más bien escaso de todo, menos de entusiasmo en la mayoría de los casos. Buques faltos de elementos básicos; con dotaciones incompletas, en ocasiones de manera tan acusada, como en la escuadra de Cádiz, que debía tener 10.000 hombres y apenas contaba con 3.000; mal e irregularmente pagados, tanto oficiales y marineros como el personal de los arsenales, llegaron a extremos de verdadera miseria. Tales carencias produjeron situaciones lamentables, por ejemplo la pérdida de 5 navíos de guerra y 1 fragata, en aguas gaditanas, por efectos del temporal acaecido el 6 de marzo de 1810; o aún más dramáticas, como el asesinato del comandante general del arsenal de El Ferrol por los amotinados en su maestranza. La falta de presupuesto llevó a desarmar a los barcos de la escuadra de Cartagena, (los navíos *Reina Luisa*, *San Pablo*, *Guerrero*, *San Francisco de Paula*, *San Ramón* y *Asia*), surtos en el puerto de Mahón, lo mismo que se había hecho con otros cinco navíos en el puerto de Cádiz. Desde luego los medios no eran como para acometer grandes empresas sin el apoyo de otras fuerzas.

3. Algunas repercusiones de la supremacía naval en la guerra peninsular, entre 1807 y 1814

No hace mucho un historiador anglosajón afirmaba que todavía (hoy), la Guerra Peninsular sigue siendo un ejemplo de cómo el poder naval tiene un profundo impacto estratégico sobre las campañas en tierra⁶. La Península Ibérica y la vinculación de sus dos Estados con América potenciaban enormemente la importancia del control naval.

Pero, aún circunscribiéndonos al ámbito estrictamente hispano-portugués, debemos tener presentes una serie de circunstancias relevantes a la hora de evaluar la trascendencia del dominio de las rutas marítimas. La primera sería que salvo Madrid y en cierta medida Sevilla, el resto de las principales ciudades españolas y portuguesas de entonces: Barcelona, Valencia, Cádiz, Málaga, Lisboa, Oporto, etc. eran importantes puertos marítimos, o fluvial en el caso sevillano. A ello habría que sumar la importancia de las zonas insulares de uno y otro de los países ibéricos: Azores, Madeira, Cabo Verde, Canarias, Baleares, ...; éstas últimas decisivas para la supremacía en el Mediterráneo. La segunda cuestión a considerar es la notable distancia para los medios de la época que, por vía terrestre, separa estas poblaciones y, a la mayoría de ellas, de la frontera francesa. La tercera vendría dada por la escasez de caminos que además, por lo general, eran estrechos y poco transitables. La cuarta estaría en función de la accidentada orografía, bastante montañosa, que incrementaba la dificultad de las comunicaciones. La quinta aparecería relacionada con la limitación de medios disponibles: animales de tiro, carros, etc. La última, aunque no menos decisiva, era la hostilidad de la población hacia el ejército francés. En esas condiciones los desplazamientos de fuerzas, armamento, enseres de cualquier clase, correos, etc. resultaban enormemente costosos, en todos los sentidos, lentos e inseguros. El desplazamiento del material de un tren de sitio o de grandes masas de hombres exigía enormes esfuerzos y mucho tiempo. No digamos nada sobre el transporte de abastecimientos para alimentar ejércitos de tan considerable número de combatientes.

La hegemonía marítima, además de determinar en gran medida la economía de los países enfrentados, permitía, en el plano más directamente militar, la neutralización de los barcos enemigos; el ataque a sus baterías y fortificaciones costeras; la protección y seguridad de los buques propios y aliados, tanto de guerra como mercantes; el auxilio a las plazas y defensas portuarias sometidas al ataque del adversario; la asistencia a las tropas en tierra y su desplazamiento por mar cuando fuera preciso; posibilitaba alguna forma de guerra anfibia; la ayuda a las guerrillas, el envío de recursos financieros; la distracción de miles de soldados enemigos a lo largo de la costa, etc. Por último, su contribución a la mayor fluidez de las comunicaciones y de la información incidiría de modo fundamental en el desarrollo de las operaciones.

Todas estas potencialidades tuvieron aplicación concreta y repetida en la contienda de 1808 a 1814. Veamos sucintamente lo ocurrido en los apartados más importantes:

⁶ Ver HALL, Christopher D.: *Wellington's Navy...*, p. 233.

- 1º) La doble táctica inglesa de bloqueo, la ejercida en mar abierto sobre las rutas más importantes, (que desde el comienzo de la lucha franco británica habían postulado Howe, Nelson y otros), y la aplicada a modo de cerco a las bases enemigas de mayor significado como Brest, Rochefort, Tolon, ... (de la cual se mostraban partidarios Saint-Vicent, Cornwallis, Collingwood, etc.) redujeron al mínimo la actividad de la marina francesa.
- 2º) Ya dijimos que el dominio del mar evitó el estrangulamiento económico de Inglaterra. Pero, en concreto, por lo que concierne a sus relaciones con los países ibéricos, la evolución positiva de los intercambios durante la guerra contra Napoleón fue espectacular. Entre 1804 y 1806, inmediatamente antes del bloqueo, el valor oficial de las exportaciones inglesas a Portugal se movía alrededor de 1 millón de libras anuales. Esta cifra se redujo de manera muy apreciable en 1807 y 1808. Pero en 1809 comenzó a remontar, hasta llegar a 1'5 millones de libras en 1810; alcanzó las 4.729.000 en 1811, y para 1812, se mantuvo en 3.461.000 libras. En cuanto a España, los datos de 1806 acusaban una notable contracción respecto a 1802-1803, siendo el importe de los productos enviados por Inglaterra a nuestro país de apenas 800.000 libras. Sin embargo, en 1809 se apreció un crecimiento llamativo para situarse en torno a los 4'5 millones de media en los años posteriores, hasta 1812, incluido el comercio desde Gibraltar. En esta fecha la Península Ibérica absorbió más del 20 por 100 del valor oficial de las exportaciones británicas. El montante de las importaciones, sin embargo apenas llegó a sobrepasar las 800.000 libras anuales entre 1806 y 1812, tanto las procedentes de Portugal, algo superiores; como las originadas en España. En ambos casos, vinos y frutas constituían los principales renglones.
- 3º) La superioridad naval inglesa permitió establecer una base fundamental en Lisboa, después del verano de 1808, donde podían recibirse todo tipo de recursos, incluso serviría para el desembarco y posterior empleo de tropas británicas, principalmente en Portugal y luego en España. Aunque ya antes, en diciembre de 1807, el contralmirante Hood había conducido los primeros 3.500 soldados británicos a tierras portuguesas con la misión de ocupar la isla de Madeira. Con todo, durante aquella guerra jugó también un papel trascendental, para el arribo de tropas británicas, la bahía del Mondego, donde sólo en agosto de 1808 fueron desembarcados más de 33.000 hombres. Para no hacer esta relación demasiado larga señalaremos simplemente que también a partir de 1809 La Coruña, por ejemplo, se convirtió en un punto estratégico de primer orden.
- 4º) En su momento el dominio del mar permitió además el reembarco de tropas cuando se hizo necesario, como sucedió tras la retirada de los hombres de Moore a La Coruña y Vigo.
- 5º) La importancia del auxilio a las operaciones terrestres llegó hasta el extremo de que, salvo alguna incursión hacia el Este, Wellington no se despegó casi nunca a gran distancia de la costa entre 1808 y 1811.

- 6º) Los franceses tuvieron que dedicar unos 20.000 soldados por término medio, entre 1808 y 1813, a la vigilancia y protección costera.
- 7º) Por otro lado, Portugal apenas producía lo suficiente para alimentar a sus habitantes en condiciones normales; menos podría hacerlo en plena guerra, o cuando debía mantener además a miles de soldados extranjeros. Los cereales necesarios llegaron a través del mar, sobre todo desde Estados Unidos que, en 1805, exportaba 125.000 barriles de harina a la Península, mientras en 1811 llegaba a 835.000. Pero también se recibieron cereales desde algunos puertos del Mediterráneo, Brasil y Canadá. Algo similar se produjo con alimentos como la carne o el pescado desde Azores, Cabo Verde, o Newfoundland.
- 8º) Las remesas de plata y oro procedentes de América pudieron llegar a puertos españoles o británicos sin contratiempos.
- 9º) En otro orden, el sitio y defensa de Cádiz durante dos años y medio constituye un buen exponente del rol definitivo de la marina en el auxilio a ciudades asediadas.
- 10º) El apoyo desde los primeros días de la insurrección a la Junta de Asturias podría servir de referencia para otros episodios significativos de cómo, gracias a los recursos llegados por mar, pudo articularse la lucha contra Napoleón. El dinero y el armamento de procedencia inglesa que recibían Porlier o Longa; las maniobras de Maitland sobre Levante; el bloqueo de Málaga, etc., estarían entre las piezas de actuaciones de las fuerzas navales en los diversos apartados del conjunto, a las que, con arreglo a sus reducidas capacidades, contribuyeron las marinas de España y Portugal.
- 11º) El mejor ejemplo de la eficacia del poder naval lo tenemos en las cifras de convoyes, más de 400, enviados desde Inglaterra a la península, de 1808 a 1814, y el escaso quebranto sufrido. Desde la entrada en vigor de la *Convoy Act* de 1798, los barcos mercantes debían navegar con protección, o en caso contrario serían multados con 1.000 libras. De esta manera el transporte marítimo había ganado en seguridad. Aunque navegar agrupados presentaba no pocas dificultades para los buques, los resultados del sistema eran incontestables. Apenas se perdió el 0'6 por 100 de las embarcaciones integradas en convoyes, frente al 6'8 por 100 de los que quedaron rezagados. Además, ninguno de aquellos convoyes cayó en manos enemigas.

4. Un apunte sobre la actuación de la marina española

Sería absurdo otorgar a nuestros barcos un protagonismo que no podían tener en el conflicto al que nos venimos refiriendo. Las actuaciones de los barcos españoles durante la Guerra de la Independencia estuvieron subordinadas al protagonismo de la armada británica. Pero tan improcedente e injusto resultaría pretender magnificar la tarea lle-

vada a cabo por nuestros barcos, al menos en términos absolutos, como ignorarla. España contribuyó a la lucha contra Napoleón en el mar con arreglo a sus medios.

Los navíos de línea españoles colaboraron principalmente en el mantenimiento de las comunicaciones con América y con la propia Inglaterra. Hacia tierras americanas, aparte del tráfico normal que pudimos desarrollar, hubimos de atender al envío, desde 1812, de varios contingentes de tropas para combatir a los insurrectos, en convoyes escoltados por las fragatas *Diana* y *Venganza*. Por su parte las embarcaciones menores intervinieron sobre todo en el apoyo a los ejércitos en diversos escenarios de las costas españolas. Incluso su infantería y artillería lucharon destacadamente en tierra contra el enemigo.

Los episodios que podríamos citar como ejemplo del servicio prestado por aquellas “fuerzas sutiles” serían numerosos. El sitio de Tarifa o el de Cádiz fueron dos de los lugares más emblemáticos. Pero también en otros puntos del Mediterráneo, del Cantábrico y del Atlántico las cañoneras, obuseras, bombardas, etc. contribuyeron al desarrollo de múltiples operaciones, tanto en apoyo del ala derecha del Ejército de Blake en la batalla de Valencia, junto con los barcos ingleses, y especialmente en Cataluña; como en el litoral gallego, asturiano y cántabro o en las costas gaditanas de poniente y en las de Huelva. Igualmente Suchet constataba la intervención de una flotilla de cañoneras españolas actuando en las inmediaciones de Oropesa, en concreto posibilitando la retirada de la guarnición de la Torre del Rey.

Sin pretensiones de exhaustividad indicaremos algunos otros de los principales hechos en los que intervinieron los barcos de guerra españoles durante aquellos años. En junio de 1808 las fragatas *Magdalena* y *Venganza*, junto a la británica *Cossack*, participaron en la defensa de Santander aunque no pudieron evitar su ocupación por los franceses. Ese mismo año se forzó la rendición de la flota de Rosily-Mesros, en Cádiz, y semanas más tarde buques españoles trasladan 4.600 soldados de Baleares a Tarragona. A lo largo del año las unidades de nuestra marina de guerra, por lo general las más pequeñas embarcaciones, solas o en apoyo de otras fuerzas navales británicas, realizaron varias operaciones en el litoral catalán destacando su actuación en el sitio de Rosas.

Pero la siempre difícil situación de nuestra Armada empeoraría aún más cuando, a finales de enero de 1809, los franceses tomaron Ferrol, capturando los buques que allí se hallaban: 7 navíos, 3 fragatas y un buen número de barcos menores. No obstante la marinería española aún tendría fuerza para cooperar con la actuación de sus cañoneras a la guerra en Galicia, durante los meses posteriores; por ejemplo en la reconquista de Vigo. Casi de inmediato, en abril de 1809, las tropas de Soult evacuaron Ferrol lo que permitió recuperar alguno de los buques que antes habían caído en manos de los imperiales. También en el Cantábrico, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, especialmente se trató de llevar a cabo algunos desembarcos, en pequeños golpes de mano, salvo el realizado sobre la capital santanderina de mayor envergadura. Simultáneamente barcos españoles, como el *Nuestra Señora de Atocha*, *Carmen*, *Venganza*, *El Águila*, ... intervienen en el transporte de tropas, pertrechos y caudales, sobre todo en el litoral de Cataluña⁷.

⁷ Ver MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos, *La marina en...*

A lo largo de 1810, además de algunos proyectos que quedaron sobre el papel, menudearon las operaciones anfibia sobre algunos puntos de la costa cantábrica. Parte de ellos dirigidos por Porlier, desde Ribadeo, con el auxilio de barcos británicos y españoles tuvieron como destino diversos puntos de Asturias y Santander. Pero la más ambiciosa de aquellas operaciones, la denominada “Expedición Cántabra”, mandada por Renovales, salió de La Coruña en octubre de 1810. Escoltada por la fragata *Magdalena*, el bergantín *Palomo*, la goleta *Insurgente Roncalesa* y una balandra inglesa. Después, a la altura de Ribadeo, se incorporaron la goleta *Liniers* y los cañoneros *Corzo*, *Gorrión*, *Estrago* y *Sorpresa* y otras unidades británicas. Durante la segunda quincena de noviembre atacó Gijón, pero fracasaron ante Santoña, a causa del mal tiempo, y, desde luego sin poder pasar adelante, hacia Guetaria, que junto a otros puntos figuraba entre sus objetivos de partida. Los barcos se vieron obligados a regresar a sus bases y sufrieron graves contratiempos, en particular la *Magdalena* y el *Palomo*, que naufragaron contra las costas.

Mientras, en la zona mediterránea, continuaron las operaciones principalmente en Cataluña, con intervención de la marina que trataría de bloquear Barcelona; además de proteger diversos movimientos de tropas, en San Feliú, Palamós, Tarragona, Mataró... Sin embargo el escenario clave de la guerra en aquellos momentos venía siendo Cádiz. El dominio del mar resultaba entonces más importante que nunca, tanto para el mantenimiento de la independencia de los órganos de Gobierno de la España antinapoleónica, como para la actuación de los mismos. El control ejercido por los franceses en la mayor parte del territorio nacional obligaba a actuar por líneas exteriores a través de los medios navales. Las comunicaciones con los restos de los ejércitos españoles que pujaban por reorganizarse, así como con las ciudades no sometidas; con Inglaterra, con Portugal y con Hispanoamérica, sólo tienen prácticamente abierta, en la mayoría de los casos, la vía marítima. Al logro de tales objetivos, la defensa de la capital gaditana y la reactivación de la lucha contra los franceses, en el resto de España, colaboraría de manera decisiva la marina británica y, en la medida de sus posibilidades, también la española. Se significarían especialmente las llamadas “fuerzas sutiles” en las labores de hostigamiento al ejército francés.

A partir de 1811 la situación empezaría a cambiar positivamente para la causa española. La acción de la marina prosiguió con caracteres semejantes a la etapa anterior. En la zona cantábrica, las incursiones apoyadas desde el mar siguieron buscando mantener en jaque a las tropas francesas y distraer el número de ellas más elevado posible. Santander y Asturias fueron evacuadas por los soldados napoleónicos. Al mismo tiempo se intensificaron las acciones en torno a Cádiz y las fuerzas sutiles españolas, participantes en los combates, superaron los dos centenares de embarcaciones. La acción más importante tendría por objeto desembarcar en Tarifa un contingente capaz de atacar de revés a los franceses. La fragata *Diana*, al frente de una numerosísima flota de pequeños transportes debía conducir a ese punto unos 7.000 hombres, en febrero de 1811, que unos días después participarían en la batalla de Chiclana. A esta intervención se añadirían otras menores consistentes en atacar diferentes lugares del entorno gaditano.

En el Mediterráneo, desde las costas de Málaga a Alicante, se sucedieron varias actuaciones contra los franceses gracias a la marina. Lo más notable que la expedición mandada por Blake con destino a Valencia. Pero, más al norte, las fuerzas nava-

les anglo-españolas no pudieron evitar la caída de Tarragona. Tampoco lograrían frenar después el avance de Suchet, por Sagunto, hacia Valencia.

La evolución general de los acontecimientos, favorable a los aliados de forma prácticamente definitiva desde 1812, facilita las acciones de la Armada en todos los frentes. Aunque la creciente insurrección en América obliga a distraer barcos y hombres que deben ser enviados al otro lado del Atlántico. Entre tanto, en la zona cantábrica los franceses ceden completamente, salvo Santoña, y se suceden las acciones anfibias en puntos como Castro Urdiales, Lequeitio, Plencia, Bermeo, Bilbao, Guetaria, etc., con resultados de distinto signo. En el Sur, las operaciones de refuerzo al general Ballesteros o el desplazamiento a Huelva de los hombres de Cruz Mourgueón son algunos de los hechos más descollantes del esfuerzo naval. Pero habría de ser en Levante donde se desarrollaría la mayor actividad; una vez más fundamentalmente en Cataluña.

La actuación de la marina de guerra española entre 1808 y 1814 nos costó la pérdida de 21 navíos según Vigodet; al margen de una gran cantidad de pequeños barcos de toda clase, la mayoría de los primeros desaparecieron en naufragios, o por la falta de mantenimiento adecuado; o desguazados para aprovechar sus materiales.

5. En resumen

Poco podríamos añadir, para ponderar la trascendencia del dominio naval en la guerra peninsular, a lo expresado por Wellington: “Si alguien desea saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima lo que me permite mantener un ejército, mientras el enemigo no puede hacerlo”⁸.

Ciertamente, el dominio del mar transformó totalmente, desde el punto de vista estratégico, la guerra entre Francia y Gran Bretaña. Aunque no fuera suficiente por sí solo, como se demostró en algún episodio, por ejemplo el de Walcherem. Fue necesaria para que se consumara el gran cambio la suma de otros dos factores. La existencia de un espacio adecuado y la colaboración de unos aliados, portugueses y españoles, decididos a mantener la guerra a cualquier precio contra el enemigo común. Así se invirtió todo el guión aplicado hasta entonces. La potencia naval pudo contar con unas bases en el continente más próximas a sus tropas, curiosamente, que las de la potencia terrestre. El alargamiento obligado de las líneas francesas, cientos de kilómetros por territorio hostil, decidió, en última instancia, su vulnerabilidad y su derrota.

⁸ HAMILTON, Richard Vesey. (edited by): “Journals and Letters Admiral of the Fleet Sir Thomas Byan Martin, 1773-1854”, Ed. *Navy Records Society*, Hanpshire, vol. II (1898), p. 409.