

ALFIL CONTRA CABALLO

En defensa de Luis de Córdova

Juan RODRÍGUEZ GARAT
Almirante (reserva)

Recibido: 04/03/2021 Aceptado: 09/03/2021

Resumen

El teniente general Luis de Córdova, un veterano de setenta y dos años, tomó el mando de la escuadra de Cádiz un año antes de la entrada de España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Su actuación al mando del grueso de la Real Armada ha sido duramente criticada por algunos historiadores extranjeros. Entre ellos destaca el influyente norteamericano Alfred Thayer Mahan, hijo de su época y, por ello, siempre contrario a las posturas españolas.

Tales críticas, objetivamente injustificadas, han contribuido a relegar al olvido al marino sevillano, a pesar –o quizás por culpa– de su indiscutible contribución a la derrota británica.

Palabras clave: Luis de Córdova, Guerra de Independencia de Estados Unidos.

Abstract

Lieutenant General Luis de Córdova, a seventy two years old veteran, was given the Command of the Naval Squadron based at Cadiz one year before Spain entered the American Revolutionary War. His performance while in command of the bulk of the Spanish Fleet has been severely criticized by

some foreign naval historians. Among them stands out the very influential Alfred Thayer Mahan, an American, son on his time and, for that reason, strongly opposed to the Spanish positions.

Such criticism, generally unsupported by facts, has contributed to relegate the Sevillian Naval Officer to oblivion, despite –or perhaps because of– his indisputable contribution to the British final defeat.

Key Words: Luis de Córdova, American Revolutionary War.

Introducción

A lo largo de la dilatada historia de la Armada, hemos tenido almirantes¹ brillantes, como Roger de Lauria o Álvaro de Bazán; y otros –a quienes, como compañero de oficio que me siento de ellos, prefiero no apuntar con el dedo– que defraudaron las esperanzas depositadas en su liderazgo. Hemos tenido almirantes afortunados, que incluso en sus errores alcanzaron la gloria, como fue el caso de Cristóbal Colón; y otros, como Diego Brochero, a quienes solo el azar, tan decisivo en los tiempos en los que el hombre se enfrentaba a la mar en barcos de madera y cáñamo, privó de éxitos muy merecidos. Hemos tenido almirantes como Sánchez de Tovar o Fadrique de Toledo, olvidados a pesar de sus victorias; y otros, como Gravinga o Cervera, recordados por sus épicas derrotas. Hemos tenido, por último, almirantes de enorme prestigio en sus respectivas épocas, como Oquendo o Barceló; y otros menos valorados por sus contemporáneos e, incluso, por buena parte de los historiadores, como hasta hace bien poco fue el caso de Blas de Lezo.

Este artículo trata de hacer justicia a uno de estos últimos, el capitán general que llegó a ser de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova.

Don Luis de Córdova y Córdova

Una primera pincelada de la vida de Córdova nos lo muestra en la mar «a la tierna edad de once años, al lado de su padre, en el navío *Guadalupe* que mandaba este, de almirante de la flota de Nueva España, del cargo del jefe de escuadra don Antonio Serrano»². Algo debió de despertar en él esa primera experiencia porque, sin dejarse arredrar por la muerte de su padre en un

(1) Disculpe el lector que, en esta sola ocasión, emplee el término «almirante» –que ha tenido significados muy diferentes a lo largo de la historia– en la segunda acepción que hoy nos da de él la Real Academia: persona al mando de una armada, escuadra o flota.

(2) Los datos biográficos en que se basa este artículo proceden de los *Apuntes para la biografía del capitán general de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova, recopilados por don Emilio Cróquer y Cabeza, teniente de navío de primera clase*, editados en 1909.

nafragio³, embarcó a los catorce años como aventurero para hacer el corso contra los argelinos. Sabía, pues, lo que le esperaba cuando solo un año después, en 1721, sentó plaza en la Real Compañía de Guardias Marinas.

Como marino, sirvió Córdoba en una época difícil, de continuos enfrentamientos con Gran Bretaña, un mal enemigo cuyos intereses marítimos se oponían a los de España y que, bien entrado el siglo XVIII, nos superaba en los tres factores de los que dependía –y todavía depende– la capacidad de una marina de guerra: la conciencia marítima de las élites de la nación⁴, el éxito de su economía y el desarrollo de su ciencia. Las escuadras británicas ya entonces dominaban los mares y, aunque es probable que al joven Córdoba solo le preocupara lo que había de ocurrir en el siguiente fin de semana⁵, a poco que reflexionara sobre su futuro en la Armada resultaría obvio que su condición de oficial le iba a llevar, inevitablemente, a enfrentarse una y otra vez con buques británicos. Era, además, previsible que tuviera que hacerlo en situaciones de grave desventaja. Córdoba no podía ignorar que, solo tres años antes de su ingreso en la Armada, la escuadra de Gaztañeta había sido destruida en cabo Passaro.

La hoja de servicios de Córdoba, extensa como ninguna otra, da fe de la presencia del marino sevillano en muchas de las campañas que marcaron el siglo, navegando y luchando bajo las órdenes de algunos de nuestros mejores generales. Todavía guardiamarina, prestó servicio en Cartagena de Indias, en la represión del corso y del contrabando en aguas americanas. Ya como oficial, a bordo del navío *Conquistador* y bajo el mando del jefe de escuadra Blas de Lezo, participó en la campaña de Génova. Estuvo en el desembarco de Orán, formando parte de la escuadra de Francisco Cornejo, en 1732. De nuevo a las órdenes de Blas de Lezo, demostró su valor en el ataque a un navío argelino, siguiendo tácticas aventuradas que hoy consideraríamos más propias de las fuerzas de operaciones especiales⁶. Durante la Guerra de Sucesión de Polonia formó parte de la

(3) Previendo malos tiempos, el capitán de navío Juan de Córdoba había tenido la sabia precaución de desembarcar a sus hijos, que se quedaron a salvo en Veracruz.

(4) Aunque no venga muy a cuento en este artículo, no puedo resistirme a recordar que esas élites, de cuya conciencia marítima depende la capacidad de la Armada y, con ella, tantos otros aspectos de la estrategia marítima nacional, hoy se identifican con el propio pueblo español. Es a nuestros conciudadanos a quienes marinos e historiadores tenemos que convencer de que la mar importa.

(5) Bien sé que esta hipótesis, basada exclusivamente en los recuerdos de mi propia juventud, es anacrónica. El concepto de «fin de semana» es muy posterior a Luis de Córdoba. Pero lo que importa reseñar, la inconsciencia propia de la juventud, no sería muy diferente hace solo tres siglos.

(6) El teniente de navío Cróquer relata así la acción: «Al dar vuelta para España avistó en la mar un navío argelino, al que dio caza y batió, viéndose obligado a refugiarse en la rada de Mostagán: allí le dio Lezo un ataque a la media noche, teniendo que sufrir el fuego de los argelinos, que en número de cuatro mil hombres habían acudido a la playa y a sus alturas a proteger su buque. En tan temeraria operación tomó parte el teniente de fragata D. Luis de Córdoba, mandando una de las lanchas que, al abordaje, atacaron al navío argelino que estaba varado en la playa, no sin experimentar algunas bajas de muertos y heridos; pero al fin consiguieron apoderarse del contrario, y por no poderlo sacar a flote le dieron fuego».

escuadra que, al mando del conde de Clavijo, apoyó la conquista de Nápoles; y de la que, al mando de Miguel Reggio, participó en la conquista de Sicilia.

Ascendido a teniente de navío en 1735, volvió a la Carrera de Indias y a prestar servicio en aguas americanas. Durante un temporal cerca de Veracruz, naufragó en la fragata *Santa Rosa*⁷, añadiendo esta desagradable experiencia a las muchas que atesoró en su larga carrera. No parece que a él, sin embargo, el susto le quitara el sueño: continuaría navegando casi cincuenta años más.

En 1739, mientras Córdova seguía destinado en el Caribe, se declaró la Guerra del Asiento. A bordo del navío *Europa*, estuvo en Cartagena de Indias en 1740, durante el primero de los tres ataques fracasados de Vernon. Los servicios allí prestados, de nuevo a las órdenes de Blas de Lezo, le valieron el ascenso a capitán de fragata y la vuelta a España, al mando del paquebote *Neptuno*. No tuvo, pues, Córdova ocasión de participar en la decisiva victoria de Eslava y Lezo sobre los británicos en 1741.

En 1743, mientras navegaba de Cádiz a Veracruz al mando de la corbeta *San Joaquín*, se encontró con un navío británico y, en palabras del teniente de navío Cróquer, «aunque hizo una bizarra defensa tuvo que rendirse ante la superioridad del enemigo, y fue conducido a Inglaterra como prisionero de guerra»⁸. Otra experiencia desagradable, que tampoco pareció arredrarle demasiado: puesto en libertad en 1744, tomó el mando de la fragata *Paloma*, dedicada al servicio de guardacostas desde el apostadero de Cartagena de Indias, donde permaneció defendiendo los intereses marítimos españoles hasta el fin de la guerra.

De capitán de navío, Córdova recibió el mando del *América*, un navío de 64 cañones con el que llevó a cabo con bastante éxito algunas de las misiones que ocupaban a la Real Armada de la época en los periodos de paz con Inglaterra: el corso contra los argelinos y la protección de la Carrera de Indias. La trayectoria profesional de nuestro protagonista recibió un importante impulso en diciembre de 1751, cuando al mando de su buque, y a las órdenes del también capitán de navío Pedro Stuart, comandante del *Dragón*, «sostuvo sobre el saco de Cádiz un porfiado combate con los navíos argelinos *Dansik* y *Castillo Nuevo*, de que resultó el apresamiento del primero y la persecución del segundo, que se guareció debajo de las baterías de Argel»⁹.

(7) Juan Marchena Fernández considera este buque como navío. Tenía 54 cañones. ÍDEM: *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(8) Aunque Cróquer denomina fragata al *San Joaquín*, no hay ninguna con este nombre en la relación de buques de esa clase que incluye Marchena en la obra antes citada. En el libro *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, el *San Joaquín* figura como una corbeta de 14 cañones, que nada podría hacer frente a un navío de línea. Como el pequeño buque era, a su vez, procedente de presa, solo cabía emular a Job y reconocer que «el Señor nos lo dio, el Señor nos lo quitó».

(9) Así resume la acción, que se prolongó durante dos días, el vicealmirante don Francisco de Paula Pavía (*Galería biográfica de los generales de Marina*).

Con cierto prestigio a raíz de estos hechos, volvió Córdoba a Cartagena de Indias, ahora como comandante de la escuadra de guardacostas de Tierra Firme. Durante la breve y desdichada participación de España en la Guerra de los Siete Años, Córdoba, ascendido a jefe de escuadra, desempeñó el mando de las fuerzas navales de Tierra Firme, maniatado en su apostadero con los navíos *Dichoso* y *Serio*¹⁰ por la desastrosa conducción de la guerra, que culminó con la humillante pérdida de La Habana¹¹.

La paz que siguió dejó a Córdoba en el departamento de Cádiz, donde ascendió a teniente general en 1774. No era, como vemos, un novato cuando en 1778, un año antes de la entrada de España en la Guerra de Independencia, le llegó el nombramiento de su vida: el mando de la escuadra surta en la bahía de Cádiz¹².

¿Era Córdoba el mejor candidato para el puesto de mayor responsabilidad en la guerra que ya se veía próxima contra los británicos? Tenía entonces el teniente general setenta y dos años y sumaba cincuenta y siete de servicio en la Armada. Conocía la mar y resulta bastante obvio que no la temía. Había demostrado valor personal exponiéndose al fuego enemigo; y también liderazgo en el combate —que no es la misma cosa— cuando tuvo oportunidad. Había tenido hasta entonces la suerte que Napoleón exigía a sus generales, que le permitió obtener éxitos quizá menores pero apreciables en una época en la que, recordémoslo, los británicos dominaban la mar. La caprichosa mano de la fortuna le libró además de estar presente en las dos ocasiones en las que, verdaderamente, las armas españolas de su tiempo no estuvieron a la altura: La Habana en 1762 y Argel en 1775. Se había ganado Córdoba sus ascensos paso a paso, sin atajos, a pesar de no pertenecer a la alta nobleza¹³ ni a la élite económica¹⁴. Su nombramiento, a instancias del mismo Floridablanca, no parecía una apuesta arriesgada. Sin embargo, encontró cierta oposición entre los aliados franceses.

Aventajados en la Ilustración —después de todo, invento suyo—, muchos franceses de la segunda mitad del XVIII miraban por encima del hombro a los

(10) Marchena añade además el navío *Firme* y dos fragatas, *Flecha* y *Águila*. *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(11) Uno de los más graves errores de la campaña, obvio a posteriori, fue encerrar a los navíos de Hevia en La Habana. Tomada esa decisión, la pequeña escuadra de Córdoba no tenía opción alguna de alterar la situación en el Caribe.

(12) La carta en la que el secretario del Despacho de Marina, teniente general González de Castejón, comunica la decisión del rey contiene instrucciones detalladas, que ponen sobre los hombros de Córdoba responsabilidades con las que ningún almirante de la Flota moderno, sometido a la tiranía de las comunicaciones por satélite, puede soñar: «Y como la situación local y distancias de esa bahía perturba notablemente la prontitud, que tanto importa en las providencias, *quiere Su Majestad que este general disponga sin otra intervención*, cuando conduzca a la escuadra ...». AGMAB, 620-285. (Cursiva, nuestra.)

(13) Es cierto que tampoco era un cualquiera. No habría sido admitido en la Real Compañía de Guardias Marinas de principios del siglo XVIII sin haber probado su nobleza.

(14) A principios del siglo XVIII, estos atajos no eran infrecuentes. Manuel Fernández Pintado, que en 1732 llegaría a ser teniente general, ingresó en la Armada directamente con el empleo de capitán de navío por sus éxitos como cargador a Indias.

españoles de la época, y los marinos no eran una excepción. Córdova, que podría haber sido candidato a mandar la escuadra combinada en 1779, no podía menos de encontrar el rechazo de nuestros aliados. Un rechazo comprensible –las naciones siempre buscan encontrar ventajas en las alianzas– y que habrían de justificar por las dos razones que en aquel momento encontraron más a mano. La primera, individual y objetiva: su edad; la segunda, que desde la perspectiva de nuestros aliados afectaba por igual a todos los marinos españoles, por más que entre aliados solo podía manifestarse veladamente: su presunto atraso profesional¹⁵. ¿Merecía Córdova esas críticas? ¿Cuál fue su actuación en la guerra –una guerra, no lo olvidemos, marítima y victoriosa– que Francia y España libraron contra el Reino Unido entre 1779 y 1783? Vayamos por partes.

El juego de la guerra

La guerra, un enfrentamiento entre dos voluntades con reglas definidas y con un escenario geográfico que sirve de tablero, puede en algún sentido compararse con el ajedrez. No voy a negar que hay diferencias sustanciales que contribuyen a hacer de la guerra un juego mucho más difícil. En los conflictos bélicos, las piezas tienen prejuicios, sentimientos y vida propia; tienen valor *per se* y a veces, por orgullo o miedo, por ignorancia o sueños de gloria, no pueden o no quieren moverse como conviene a las necesidades de la campaña. Pero ambos artes, el del ajedrez y el de la guerra, exigen perspectiva estratégica y habilidad táctica, y en ambos se puede distinguir la mano del maestro de la del simple aficionado.

Habiendo escrito ya Clausewitz suficientes páginas sobre el conjunto de factores que hacen la diferencia entre la guerra y los juegos de mesa –factores que él tuvo el acierto de aglutinar bajo un nombre que se ha hecho popular, aunque sea tan poco atractivo como el de «fricción de la guerra»¹⁶–, poco resta por añadir. Clausewitz, según dicen los que le han leído, ni ahorra en folios ni dejaba las cosas a medias.

Sin embargo, por si alguno de los lectores no estuviera familiarizado con Clausewitz, yo quisiera hacer hincapié en uno de esos factores, que no me parece que se haya valorado lo suficiente. En el ajedrez, un juego puramente intelectual y de reglas fijas, hay muchos grandes maestros que merecen ese

(15) Generoso a medias, el embajador de Francia decía de Córdova: «Antaño fue un excelente oficial de mar, pero tiene ochenta años y sabemos que la edad y el cansancio han debilitado su entendimiento». Nótese que, para dar fuerza a su argumento, no se avergonzaba de añadir casi diez años a la edad del marino. Por su parte, el agregado militar francés, conde de Bourgoing, se atrevía a ir más lejos que el embajador: «Se resiente del debilitamiento de su cabeza y su firmeza no es más que terquedad». Ambas citas sobre Córdova las recoge Pedro Voltes Bou, en su artículo «El intento hispano-francés de desembarco en Inglaterra de 1779», *Hispania*, 1967.

(16) Quizá en alemán suene mejor.

título; en la guerra, actividad menos frecuente y más compleja, apenas es posible identificar alguno. Sirva esta advertencia para que el lector no sea demasiado duro con quienes, en la Guerra de Independencia de Estados Unidos, cometieron errores estratégicos de aficionado que, si es cierto lo que pudimos ver en la exitosa serie titulada *Gambito de dama*, jamás podríamos ver en los campeonatos serios de ajedrez.

Los jugadores

En la partida que vamos a comentar había más de dos jugadores pero, como eso no es posible en el ajedrez, los agruparemos en dos bandos. Con las blancas –color elegido porque es el de las piezas a las que corresponde la iniciativa– jugaron, cada uno con sus propios objetivos¹⁷, los rebeldes de las Trece Colonias, Francia y España. Holanda, que entró en la guerra forzada por Gran Bretaña a finales de 1780, apenas tuvo peso en la partida. Con las negras –y no vea el cándido lector alusión alguna a cuestiones éticas o étnicas en la arbitraria elección de los colores– jugaba el Reino Unido, obligado por sus errores políticos y militares¹⁸ a una estrategia defensiva desde los primeros momentos de la guerra.

El objetivo de las blancas en esta guerra nunca fue la muerte del rey enemigo –léase la aniquilación de Gran Bretaña como gran potencia–, algo que nadie deseaba porque habría roto el siempre delicado equilibrio europeo. Las Trece Colonias se contentaban con asegurar su independencia. Francia, además de una revancha tras su derrota en la Guerra de los Siete Años, apostaba por debilitar a su gran enemigo del siglo XVIII –en siglos anteriores lo había sido España– y confiaba en obtener mejores condiciones para su comercio marítimo y concesiones pesqueras en Terranova. España, aunque había salido mejor parada que Francia en el tratado de París, que puso fin a la Guerra de los Siete Años, también aspiraba al desquite de las derrotas de hacía una déca-

(17) Aunque los dos países borbónicos querían una guerra ofensiva, la visión que tenía España era muy distinta de la francesa. Resume así la diferencia Voltes Bou en el artículo antes citado: «Por lo pronto, el canciller francés Vergennes temía las consecuencias que surtiría en el equilibrio europeo un posible aniquilamiento de Inglaterra, y en segundo lugar, prefería abatirla mediante el aislamiento económico y diplomático antes que por la fuerza de las armas. España, en cambio, confiaba solo a estas la suerte de la guerra y estimaba más quedarse en paz con Inglaterra que entrar en una contienda ambigua y tortuosa. A diferencia del aliado francés, solo peligros y daños podían resultarle de ella, ya que la navegación ultramarina y las colonias quedarían expuestas a las hostilidades británicas. Importaba, pues, mucho a España que la lucha fuese intensa, resolutiva y breve».

(18) O al menos eso es lo que defendió Alfred Thayer Mahan en su ensayo *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Creía Mahan que, renunciando a defender algunos objetivos y centrándose en los más importantes, la derrota británica habría sido menos dolorosa. Con sus propias palabras: «The fault of the English policy was in attempting to hold so many other points of land, while neglecting, by rapidity of concentration, to fall upon any of the detachments of the allied fleets».

da, consideradas humillantes. Además, la corte madrileña esperaba aprovechar la oportunidad que ofrecían las dificultades que sufrían los británicos¹⁹ para conseguir la recuperación de las plazas de Gibraltar y Menorca, cedidas al Reino Unido por el tratado de Utrecht; la devolución de la Florida, entregada en la guerra anterior a cambio de La Habana y Manila; y la expulsión de los británicos de Honduras y Campeche.

Para España, siempre en apuros económicos, habría sido preferible alcanzar sus objetivos políticos por medios diplomáticos²⁰. No le convenía además el precedente que, para los propios virreinos americanos, se establecería con la independencia de Estados Unidos. Tampoco le convenía una larga guerra marítima teniendo tantos intereses estratégicos al otro lado del Atlántico. Bajo estas premisas, la postura de intentar la mediación y limitarse, al menos en los primeros años, a apoyar económicamente a los rebeldes no carecía de sentido.

Fracasadas las negociaciones, España entró en la guerra en el verano de 1779. Pero, antes de empezar a dar cuenta de sus movimientos sobre el tablero, tratemos de visualizar el escenario de la contienda.

El tablero de juego

Para ubicar un tablero como este, de proporciones globales y fuerte orientación marítima, nada mejor que ser fieles a las convenciones más arraigadas, tanto en el ajedrez como en la geografía. Coloquemos, pues, el norte arriba y las blancas abajo.

En el flanco de dama –a la izquierda del observador, para quien no haya visto ningún episodio de *Gambito de dama*– se encontraban los territorios americanos. El Caribe, por una parte, con las islas de Barlovento como campo de batalla principal; y, más al norte, la costa atlántica de las Trece Colonias, teatro donde las piezas negras, reclutadas y apoyadas desde el otro lado del océano, tenían absoluta necesidad de dominar el mar si querían tener alguna oportunidad de derrotar a los rebeldes. Todas las grandes batallas navales de la contienda se libraron en estas dos casillas concretas, en las que España –más centrada en sus propios objetivos en el continente americano y, una vez logrados estos sin excepción, en un hipotético ataque a la isla de Jamaica que no llegó a producirse– no tuvo ni ocasión ni deseo de comprometer sus valiosas piezas.

(19) El Reino Unido entró en el conflicto muy mal preparado. Escribe Juan Alsina Torrente: «Inglaterra, que resultó vencedora en la paz de París, adormecida en parte por el triunfo y sometida a una fuerte crisis económica resultado de la propia guerra, pasó unos años de duras luchas políticas y de restricciones económicas que se reflejaron en una grave dejación de inversiones navales, con el decaimiento correspondiente de la otrora impresionante Marina Real». *Una guerra romántica, 1778-1783*.

(20) Entiéndase aquí por «diplomacia» la amenaza creíble de entrar en guerra al lado de Francia, inclinando la balanza del poder marítimo, hasta entonces equilibrada, en contra del Reino Unido.

En el flanco de rey de nuestro tablero quedaría el escenario europeo y, en particular, los accesos al Atlántico, vital línea de comunicaciones entre las diferentes metrópolis y los territorios del Nuevo Mundo en los que se combatía²¹. Fue este un teatro en gran medida secundario, pero los españoles no podemos olvidar que Menorca y Gibraltar se encontraban en este flanco. Aunque no fueran decisivas para la suerte de la guerra –los británicos, presionados en tantos lugares, habían tenido que renunciar al Mediterráneo, lo que obligó a ambas plazas a limitarse a resistir los ataques de las piezas blancas–, había un verdadero interés, político y sentimental, por recuperarlas para la Corona, después de haber estado en manos británicas desde la Guerra de Sucesión²².

En el centro del tablero, donde suele estar el riesgo de mate –y este es, quizá, el aspecto más novedoso de la partida–, el propio Reino Unido se mostraba, por primera vez desde la Gran Armada de 1588, vulnerable. Pero, antes de entrar a considerar las posibilidades estratégicas de las blancas, es necesario que recordemos cuáles eran las principales reglas del juego.

Algunas reglas del juego: principios tácticos y estratégicos

No estoy muy familiarizado con los principios del ajedrez, juego que abandoné tan pronto como comprendí –lo que no necesariamente significa que fuera pronto– que mi mujer jugaba mejor que yo²³. Algo, en cambio, sí he estudiado acerca de lo que los estrategas pomposamente denominan «principios de la guerra». Por eso, me ceñiré a este terreno a la hora de proponer al lector unas breves reflexiones, que ya anuncio útiles solo para el no iniciado.

La Guerra de Independencia de Estados Unidos, al menos desde la perspectiva global del conflicto, fue una contienda esencialmente marítima. Una guerra, por tanto, de movimientos, donde el terreno no se posee y, con pocas excepciones, tenía poco o ningún valor²⁴. Una guerra donde muchos de los peones veían limitados sus desplazamientos por la cambiante dirección del viento y por el estado de la mar. Pero la especificidad de las campañas maríti-

(21) No se debe olvidar que, como ocurre en el ajedrez, ambos flancos están íntimamente relacionados. Las piezas son móviles y pueden trasladarse de uno a otro lado del tablero. Pero el esfuerzo en uno de los teatros va siempre en detrimento de lo que pueda conseguirse en el otro.

(22) En beneficio de la claridad, permita el lector que pasemos por alto la lucha en el océano Índico, ya que no afectó a España ni alteró de forma notable la situación en el Pacífico, todavía entonces un lago español.

(23) Una mirada introspectiva honesta suele sacar a la luz, en casi todos nosotros, pequeñas muestras de la vileza que caracteriza a un hombre verdaderamente paradigmático: Homer Simpson.

(24) Marchena, en el excelente estudio sobre la marina dieciochesca repetidamente citada, comparó a los buques de guerra con «enormes fortalezas en lejanas mareas». Bonita analogía pero engañosa: las fortalezas no se mueven.

mas no altera la naturaleza del fenómeno bélico, muchas de cuyas reglas son independientes del ámbito. Así, aunque la forma de combatir sobre la mar fuera muy diferente, los principios que inspiraban las decisiones de D'Orvilliers, Hardy o Córdova no tenían por qué apartarse demasiado de la ortodoxia militar de la época.

Si ha de mantenerse viva la esperanza de que algún lector llegue al final de este artículo, no parece prudente extenderse en el análisis teórico de todos los principios de la guerra. Entre otras cosas porque, quizá por el afán de emular a las Sagradas Escrituras, suelen definirse de forma forzada para que sumen diez y así sea posible anunciarlos como un decálogo... aun cuando, en mi opinión personal, no haya para tanto. Restringiré, pues, el análisis teórico a los dos principios que, bautizados de distinta forma a lo largo de la historia, más pueden ayudarnos a explicar las campañas marítimas de ayer y de hoy: iniciativa y superioridad en el enfrentamiento²⁵.

Empecemos por la iniciativa. En la guerra, como en la naturaleza y en el ajedrez, siempre tiene ventaja quien lleva la iniciativa, tanto en el nivel estratégico en el que se escogen los objetivos militares –entenderá el lector profano que casi nunca es posible defenderlos todos– como en el nivel táctico, en el que resulta obvio que los comandantes sobre el terreno gozan de una enorme ventaja si pueden mantener su libertad de acción y, con ella, decidir cuándo iniciar y cuándo poner fin a los combates. Muchos leopardos, por poner un ejemplo, aun sin comprender claramente la diferencia entre estrategia y táctica –defecto que comparten, por cierto, con la mayoría de los periodistas deportivos–, aplican este principio de forma natural a la caza de la gacela y no parece que les haya ido mal.

Cuando se carece de iniciativa, la única forma posible de compensar tan grave desventaja es garantizar la superioridad en el enfrentamiento, sea cual sea el objetivo elegido por el enemigo, sea cual sea la batalla que el contrario quiera plantear. Eso es, por ejemplo, lo que hace el elefante para lidiar con la amenaza de los leopardos. Pero una superioridad así no es fácil de garantizar en las relaciones entre los pueblos. Por eso, rara vez es posible ganar una guerra marítima sin mantener la iniciativa estratégica. Sí es más posible, en cambio, ganar una batalla defensiva a pesar de haber cedido la iniciativa táctica; pero, ante un enemigo inteligente, rara vez esa batalla tendrá carácter decisivo. Recordemos que, en realidad, tampoco a los leopardos les preocupa mucho el elefante.

Aplicando estos dos sencillos principios a la Guerra de Independencia de Estados Unidos, y poniendo la lupa en las campañas en las que participaron fuerzas españolas, podemos esbozar un primer diagnóstico de la contienda: la iniciativa estratégica casi siempre estuvo de parte de las piezas blancas. Por eso ganaron la guerra. La iniciativa táctica, por el contrario, estuvo a menudo

(25) Otros principios clásicos (sorpresa, ofensiva, masa, maniobra...) pueden interpretarse sin error como herramientas para poder obtener la iniciativa y la superioridad en el enfrentamiento.

en las manos de los británicos²⁶. Fue eso –y no necesariamente una mayor competencia de sus marinos, como les gusta afirmar a los historiadores anglosajones– lo que salvó del desastre a su Marina Real.

Enfocado así el análisis, y olvidándonos por un momento tanto de los leopardos como de los elefantes, ¿cuáles eran las opciones marítimas de los aliados para aprovechar la iniciativa estratégica de las piezas blancas? La primera y más obvia era el desembarco en Gran Bretaña, no para conquistar militarmente la isla, sino para lograr posiciones que permitieran imponer condiciones más favorables para la negociación de la paz²⁷. La amenaza directa al territorio británico podría, además, provocar que el enemigo aceptara una batalla naval decisiva con la escuadra francoespañola que quizá, al menos en los primeros momentos de la guerra, habría conseguido poner de rodillas a la entonces mal preparada Marina británica.

La segunda opción era el bloqueo marítimo, insostenible de forma permanente en tiempos de la vela como reconocen los autores de la época²⁸, pero que, combinado con el corso, también podía hacer grave daño a un enemigo que, después de todo, vivía fundamentalmente de la mar y combatía a través de ella²⁹.

La tercera, complementaria o alternativa de las anteriores, era el ataque con fuerzas de tierra, transportadas y apoyadas desde la mar, a cualquiera de los muchos puntos vulnerables del despliegue británico a lo largo del globo. Algo que, durante siglos, había hecho el propio Reino Unido con la América española. Es interesante insistir en que, por una única vez en este siglo, se había dado la vuelta a la tortilla.

(26) Las razones, sobre las que nos extenderemos más adelante, fueron tanto técnicas –la superior velocidad de sus buques– como derivadas de la naturaleza de sus misiones. Cuando se trata de forzar un bloqueo, como hicieron los británicos repetidas veces en Gibraltar, quien debe atravesar las líneas puede escoger el momento y las circunstancias que le parezcan más oportunos, mientras que el bloqueador necesita asegurar una respuesta eficaz *todos los días del año y cualquiera que sea la dirección del viento*.

(27) La idea del conde de Aranda de atravesar el Canal para «conquistar dentro de Inglaterra a Menorca y Gibraltar *con los cañones de las plumas*» tenía innegable atractivo. FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(28) Dogmatiza Mahan en su conocido ensayo, no sin cierta razón: «No blockade could be relied on certainly to check the exit of an enemy's fleet». Justifica su poca confianza en el bloqueo con reflexiones obvias, con las que sin duda Córdova habría estado de acuerdo: «The only serious objection to doing this, in Europe, was the *violence of the weather off the coasts of France and Spain*, especially during the long nights of winter. This brought with it not only risk of immediate disaster, which strong, well-managed ships would rarely undergo, but a *continual strain which no skill could prevent*, and which therefore called for a large reserve of ships to relieve those sent in for repairs, or to refresh the crews». (Cursiva, nuestra.)

(29) Autorizado el corso, se registró una elevada demanda de patentes. Fernández Duro menciona «el ejemplo dado por las damas de Cádiz, que solicitaron autorización para instituir sociedad y armar a su costa un navío corsario de gran porte». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

Las piezas al servicio de la estrategia marítima: los navíos de línea

Un factor condicionante de cualquier estrategia marítima es la cantidad y calidad de los buques de guerra que han de servirla. En la segunda mitad del siglo XVIII, el caballo de batalla era el navío de línea. ¿Quién tenía más? ¿Cuáles eran mejores? De la cantidad da cumplida razón Alsina Torrente³⁰. Los británicos tenían al comenzar la guerra un total de 122 navíos de diversas clases, aunque una gran parte estaban desarmados. Francia disponía de 63 buques de línea, también desarmados en su mayoría. Era una diferencia importante en favor de los británicos pero, comenzada la guerra, Gran Bretaña, con serios problemas económicos y de dotaciones, se contentó con ir alistando los buques necesarios para igualar en número a los franceses, confiando en una hipotética superioridad cualitativa de sus unidades. La entrada de España en la guerra en verano de 1779, aportando 65 navíos adicionales, muchos de ellos listos para navegar, rompió el equilibrio. Aunque no se pueda pasar por alto que la monarquía española tenía muchos intereses que defender con sus propios buques en aguas lejanas, lo cierto es que, sumando los navíos franceses a los españoles, la Armada de la época se encontraba por primera vez en un siglo con cierta ventaja numérica sobre el enemigo.

Pero ¿qué podemos decir de la calidad? ¿Cómo eran los buques de Córdova, Solano o Ulloa comparados con los británicos? No es fácil la comparación por los muchos factores que entran en juego cuando se valora el que, en opinión de muchos, era el producto más sofisticado del Siglo de las Luces: el navío de línea³¹. A la bondad de las plataformas, ya de por sí compleja de evaluar por los muchos compromisos que implica el diseño de los buques³² – que cuanto más veleros, suelen ser menos estables, y cuanto más robustos, más lentos–, hay que añadir el análisis de la artillería³³, las tácticas de combate, el adiestramiento y la moral de las dotaciones y, no menos importante, la preparación logística.

Si se juzga por los resultados, la superioridad naval británica, que fue indiscutible en la Guerra del Asiento –por más que no fuera suficiente para

(30) ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(31) Cita Marchena una rotunda frase del matemático Benito Bails: «El navío es la máquina más portentosa que han inventado la industria y la codicia de los hombres».

(32) De que no había soluciones perfectas da fe lo que escribe el capitán de navío Blanco Núñez: «En general, podemos afirmar que las tres principales potencias marítimas del XVIII se estuvieron vigilando, “copiando” y adoptando en sus sistemas lo que de bueno veían en las otras, información que venía vía “presas” tomadas en la mar». «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.

(33) En su reciente artículo «El patrimonio científico industrial de la Armada de la Ilustración: de Poseidón a Palas Atenea», escribe el vicealmirante ingeniero Sanjurjo Jul: «Desde finales del XVII, poder naval será sinónimo de poder científico, industrial y tecnológico y para nuestra Armada esto no será una excepción. Si se me permite el símil mitológico, Poseidón ya no es el único que rige los mares; a partir de ahora, Palas Atenea será la que dicte quién controla los océanos».

que Vernon conquistara Cartagena de Indias–, parece haber estado fundada en el número de sus navíos, más que en su diseño, armamento o dotación. En los escasos enfrentamientos en la mar –entonces casi siempre era la Real Armada la que los rehuía–, el navío *Princesa* combatió tan bien que, capturado después de resistir durante horas el ataque simultáneo de tres navíos enemigos, inspiró cambios significativos en el diseño de los buques británicos de las siguientes décadas. Aún mejor lo hizo el *Glorioso*, que solo se rindió después de hundir al británico *Darmouth*, agotada su munición en el curso de cinco enfrentamientos consecutivos, victoriosos los cuatro primeros. Ambos buques arriaron sus banderas abrumados por el número de enemigos, no por su calidad³⁴. De que no fueron casos aislados da fe la batalla de cabo Sicié, en la cual los navíos del marqués de la Victoria, la mitad de ellos mercantes transformados, ampliamente sobrepasados en número –y seguramente también en la habilidad en la maniobra³⁵– por los británicos del almirante Matthews, resistieron tan bien el enfrentamiento que dieron tiempo a que los navíos franceses viraran para darles apoyo y obligaran a los británicos a retirarse del combate, rompiendo efectivamente el bloqueo a que estaban sometidos en Tolón³⁶.

En contraste con lo ocurrido en la década de los cuarenta, sabemos que, cinco décadas más tarde, los enfrentamientos en la mar, a partir de que la Revolución francesa descabezara –a menudo literalmente– a la Marina francesa, y de que la Guerra de la Convención terminara de arruinar a la España de Carlos IV, dejaron claro que, incluso a igualdad de número, los británicos ya eran muy superiores. Si, a juicio de los marinos de la época, esta superioridad no se debía a diferencias notables en las características de los buques, sí

(34) No se deben sobrevalorar estos hechos. Nada cabe reprochar a ninguno de los buques, pero el heroísmo de sus dotaciones no puede hacernos olvidar que esa abrumadora superioridad británica se materializaba en las propias costas españolas sin que la Real Armada pudiera hacer nada por impedirlo.

(35) Escribe Fernández Duro en la obra antes citada: «Tenía, pues, la armada inglesa cuatro navíos más que la combinada, y mientras esta contaba solamente con dos de tres puentes, la otra 13, con diferencia de 474 cañones». A esta ventaja numérica añade: «... siendo más de apreciar su superioridad en práctica de mar y de evolución de escuadra». No podía ser de otra manera cuando, mientras unos estaban en la mar, los otros llevaban dos años bloqueados en puerto.

(36) Éxito este extrañamente discutido por muchos historiadores, incluso algunos de los que consideran que Trafalgar fue «una victoria moral de los españoles». Es verdad que la escuadra de Navarro –que, como jabalí acorralado por una jauría, salió adelante por su feroz resistencia, y no por su elegante brillantez– sufrió graves daños. Pero negarle el reconocimiento por su hazaña equivale a cuestionar a los defensores del Alcázar de Toledo –haciendo abstracción de cuál fuera la causa que defendían– por el desastroso estado en que quedaron sus muros. Un espectador neutral podría llegar a creer que, si Navarro hubiera rendido el *Real Felipe* después de su heroica defensa, habría sido un héroe vencido más, elogiado por los británicos y, por eso mismo, más valorado por los españoles. Como nuestros enemigos de entonces prefirieron quitar importancia a un episodio que les avergonzaba –y eso es algo que tienen en común los éxitos de Lezo, Navarro y Córdova–, en la propia Armada también lo hemos hecho. Para constatarlo basta repasar la relación de nombres de nuestros buques, donde el vencido Lángara ha sido preferido a Córdova o Navarro. Surge así una incómoda pregunta: ¿nos estamos dejando arrebatar nuestra historia?

se había perdido todo equilibrio en al menos cuatro elementos clave que daban a los británicos ventaja decisiva en el combate: artillería, táctica, logística y adiestramiento.

Entre ambas fechas extremas y, en particular, en la que ahora nos interesa, ese año 1779 en el que España entró en la Guerra de Independencia de Estados Unidos, ¿en qué estado se encontraba la comparación? Es difícil decirlo con absoluta certeza. No hubo en toda la contienda, como se ha dicho, enfrentamientos equilibrados entre buques españoles y británicos –no lo fue la aniquilación de la pequeña escuadra de Lángara en el cabo Santa María, ni la estéril persecución a Howe en cabo Espartel–, pero sí los hubo entre británicos y franceses, y los resultados de los combates, casi siempre indecisos como puede apreciarse en la tabla que se inserta al final del artículo, sugieren al menos una relativa igualdad. Una igualdad que permitió brillar al francés Suffren en el océano Índico y que solo se rompió en la batalla de Los Santos, ya hacia el final de la contienda. Fue entonces cuando el británico Rodney, apoyado en una ligera superioridad numérica, sorprendió al francés De Grasse con la primera innovación táctica en varias décadas: la rotura deliberada de la línea para dejar aislada a una parte de la escuadra enemiga, como dos décadas después haría Nelson en Trafalgar³⁷.

¿Son extrapolables los resultados obtenidos por los marinos franceses a los que podrían haber alcanzado los españoles en situaciones equivalentes? Seguramente sí. Si se comparan los buques de Francia y España, las diferencias eran pequeñas³⁸. Menos diferencia aún había en la artillería de los contendientes hasta la aparición de las carronadas, decisivas una década después, pero que apenas se usaron en esta contienda³⁹. Algunos historiadores han puesto el énfasis en el atraso científico e industrial de la España ilustrada⁴⁰, pero no parece que ese retraso influyera decisivamente en el armamento naval de la época.

(37) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La táctica», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*.

(38) Escribe Hugo O'Donnell: «La alianza hispano-francesa parecía imponer un criterio parejo en la tipología y características generales de las flotas aliadas que eliminase factores de heterogeneidad. Por ello, pareció oportuno acabar trayendo de Francia, con grandes atribuciones y en el último lustro de la década de los sesenta, al constructor Francisco Gautier». «La construcción naval dieciochesca», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.

(39) Enrique García-Torralla Pérez compara la efectividad de las piezas de artillería inglesas, francesas y españolas de la época en su libro *La artillería naval española en el siglo XVIII*, y llega a la conclusión de que el rendimiento «resultaba muy semejante» y que «la ventajosa disminución de longitudes y pesos respecto de sus coetáneos ingleses y franceses no se traducía en una menor efectividad de las piezas, sino al contrario».

(40) Antonio Domínguez Ortiz, comparando las fechas de introducción de las entonces llamadas «matemáticas sublimes», que Jorge Juan incluyó en la formación de los guardiamarinas, con la edición de los primeros libros británicos sobre el tema, cifra el retraso de la enseñanza científica en España en más de medio siglo. *España, tres milenios de historia*, Marcial Pons Historia, Madrid.

En cuanto a las tácticas de combate, la época que estamos considerando no parece particularmente brillante⁴¹. Las líneas de fila habían crecido mucho y se habían vuelto muy difíciles de manejar. Los combates entre escuadras de parecida potencia resultaban casi siempre poco concluyentes, y su resultado más habitual, en términos de destrucción o apresamiento de los buques de línea enemigos, solía ser el de empate a cero⁴². Así, aunque la doctrina española y la francesa tenían parecidos fundamentos, criticados a posteriori por ser excesivamente teóricos y limitadores de la iniciativa individual, no era muy diferente lo que ocurría en la Marina británica⁴³.

Igualados, pues –en el periodo concreto de esta contienda, que no una década después–, los buques, la artillería y la táctica, solo el adiestramiento y, en cierta medida, la logística podían hacer la diferencia en el combate. Pero no es mi intención menospreciar estos dos factores. Al contrario. Es obvio que una dotación adiestrada responde mejor a la maniobra y dispara sus cañones más certeramente y con mayor ritmo de fuego, ventajas que pueden ser decisivas en los enfrentamientos. Igualmente obvio es que, sin alimentos o municiones, o bajo el castigo del escorbuto, no es posible continuar las operaciones. Sin embargo, al contrario que la superficie vélica de los buques o el calibre de los cañones, adiestramiento y logística no son objetos físicos que, una vez que se poseen, pueden darse por garantizados.

Cualquier comandante de buque es consciente de la dificultad con que se adiestra a las dotaciones y la facilidad con que se pierde el nivel alcanzado. Los comandantes de agrupación saben, además, que el saber estar y combatir en la mar no se extiende automáticamente de un buque a otro. No es creíble, por poner un ejemplo, que los navíos que trabajosamente iba alistando Gran

(41) Las tácticas navales de la época recuerdan, por su inflexibilidad y su ineficacia, a las desprestigiadas tácticas de trincheras de la primera guerra mundial. La serie británica *Blackadder* ridiculiza así a estas últimas en uno de sus mejores episodios: el general llama al capitán Blackadder y le dice: «He tenido una idea para romper las líneas enemigas». «¿Cuál?», pregunta el capitán. «Al toque de silbato, saldremos de la trinchera todos a la vez y asaltaremos sus posiciones». «¡Pero si ya hemos hecho esto trece veces y siempre hemos fracasado!», objeta Blackadder. «Por eso mismo: no esperarán que lo volvamos a hacer». Quizá la traducción naval de todo esto habría sido un ingenuo «he tenido una idea. Hagamos una línea de fila».

(42) Escribe Alsina sobre el combate en línea de fila: «... normalmente, *no conducía a ningún resultado práctico*, salvo que alguna de las líneas cometiera un error de maniobra, se rompiera o se separara, permitiendo al enemigo concentrarse sobre una fracción reducida de buques y abrumarlos». La necesidad de evitar esto, continúa Alsina, «condujo a que la táctica de la línea rígida se impusiese con tal dureza que *todo aquel almirante que osase, aun basado en una gran superioridad, iniciar un combate sin tener la línea perfectamente formada, se exponía a un consejo de guerra*, como les ocurrió a los almirantes ingleses Byng, Mathews o Keppel, el primero de los cuales fue incluso ejecutado». (Cursiva, nuestra.)

(43) Los británicos, que todavía confiaban ciegamente en la línea de fila como rígida formación de combate, demostraron carencias parecidas. Lestock, juzgado en Inglaterra por su pasividad en la batalla de cabo Sicié, se excusó alegando que no tenía autoridad para romper la línea. Aún no había llegado el momento en que, como recuerda González-Aller en la obra antes mencionada, llegara a decir Nelson: «Si dos escuadras desean la batalla, pocas maniobras se requieren».

Bretaña para igualar las cifras de los aliados se incorporaran a las escuadras impecablemente adiestrados. Sí es cierto, por otra parte, que en general las dotaciones españolas se cubrían con mayores dificultades –un problema que no pudo resolverse en todo el siglo–, y eso iba en detrimento de su número y de su calidad⁴⁴. También es cierto que, en general, el balance del adiestramiento da ventaja a la escuadra que está en la mar sobre la que está en puerto, y eso históricamente favorece a los británicos, aunque mucho menos en esta guerra concreta, en la que a menudo fueron ellos los bloqueados y nunca los bloqueadores.

A la logística le ocurre justo lo contrario que al adiestramiento: repuestos, munición y vituallas se van consumiendo a medida que transcurren las operaciones. Pero eso no quiere decir que la situación de partida de los buques británicos no fuera mejor que la de los españoles. Sobre las carencias de la Real Armada de la época, como de los ejércitos o las armadas de cualquier periodo histórico, se pueden escribir volúmenes. Generalmente, los mismos historiadores que, desde una perspectiva nacional, ensalzan las hazañas en combate de sus marinas de guerra, son muy críticos al valorar ambos extremos. Fernández Duro no es una excepción, y por eso nos recuerda en su magna obra muchas pequeñas y grandes miserias de la Real Armada de la época que bien podrían quedar resumidas en los apuros que refiere Churruca en algunas cartas a sus familiares⁴⁵.

¿Era entonces la Real Armada un gigante con pies de barro? Considerando el personal y la logística, pudiéramos pensar que sí. Pero esta es una afirmación que conviene matizar porque, si juzgamos los ejércitos actuales con criterios tan severos como los que los historiadores suelen aplicar después de una guerra –incluso después de una guerra ganada–, es fácil que lleguemos a conclusiones parecidas. Es fácil que olvidemos que el coste de mantener engrasada la maquinaria militar, al menos desde la revolución tecnológica del siglo XVIII, es tan alto que nunca se consigue plenamente en tiempo de paz, y que cuando empiezan los conflictos todas las naciones comparten graves carencias de preparación⁴⁶. Es fácil, sobre todo, que pasemos por alto que, si algo nos enseña la historia a los militares, es que en la guerra –una actividad que no es, por desgracia, contra natura, pero sí brutal y excepcional por innu-

(44) El libro *Historia de la Armada*, del Instituto de Historia y Cultura Naval, señala el verdadero talón de Aquiles de la Armada de Carlos III: «Nunca fue posible encontrar dotaciones cualificadas para una Armada tan numerosa y que había crecido tan rápidamente».

(45) «Seis meses hace que el Rey no me da un cuarto (ni piensa en darme)», escribe Churruca.

(46) De que en todas partes cuecen habas da fe el extracto de este artículo del *Saint James Chronicle*, de noviembre de 1979, citado por Voltes Bou: «Piensen lo que quieran las gentes de los ministros, *los ministros piensan, desde luego, que el público es tonto*. Nos han metido en una guerra costosa con América, España y Francia; *han derrochado millones en disponer navíos y ejércitos inadecuados*, y aunque nos han arrancado la ropa de las espaldas, para proveer a nuevos desaciertos y tropiezos, se nos acaba de decir el jueves pasado que hemos de derramar hasta la última gota de nuestra sangre y dar nuestro último chelín para resistir a la ambición de la Casa de Borbón». (Cursiva, nuestra.)



El *Santísima Trinidad*, el mayor navío de su época, era la excepción y no la regla. Los británicos contaron siempre con una mayor proporción de buques de tres puentes que los españoles. Museo Naval (Madrid)

merables motivos— nunca gana el mejor, sino el menos malo⁴⁷. El menos malo de los gigantes con pies de barro.

¿Cuál era entonces la diferencia real entre británicos y españoles en 1779? Pequeña en el material y la doctrina, como hemos visto, y seguramente menor que en otras contiendas de este siglo en el personal. Pero, como dice el refrán, «quien tuvo, retuvo». Todavía quedaban a los británicos, olvidados

(47) Me viene a la memoria el debate sobre la guerra de las Malvinas en el que, como alumno del Royal Naval Staff College, participé en 1993, pocos años después de la victoria del Reino Unido. Para muchos de los expertos británicos, la campaña había sido muy poco lucida. Se apoyaban en argumentos válidos, entre los que destacaban las graves deficiencias logísticas del despliegue, las interferencias políticas en el terreno táctico y los errores cometidos en las décadas anteriores centrando sus programas de armamento en las necesidades de la OTAN. Pocos, sin embargo, se habían parado a comparar sus problemas, ciertamente serios, con los de su enemigo, verdaderamente devastadores.

aquí y allá, unos pocos ases en la manga: una mayor proporción de buques de tres puentes; una historia de éxitos, que siempre contribuye a inspirar confianza y fortalecer la moral de las dotaciones; y dos innovaciones tecnológicas que aparecieron en los años anteriores a la contienda. La primera, la carronada, se fue extendiendo poco a poco y no llegó a tiempo para influir demasiado en la guerra. Mucho más importante fue la segunda, el forrado de cobre de los cascos, que daba acusada ventaja en velocidad y que merece un párrafo aparte.

Según Alsina, los británicos forraron con cobre los cascos de muchos de sus buques en 1777, y en 1783 ya estaban forrados la práctica totalidad⁴⁸. España, por desgracia, no comenzó a forrar los primeros de sus navíos hasta casi el final de la guerra. El forrado de la obra viva de los buques reducía las incrustaciones y disminuía la resistencia al avance de los cascos de madera, dándoles mayor andar. Como es lógico, la diferencia se apreciaba más cuando los buques llevaban algún tiempo sin limpiar fondos.

¿Por qué era tan importante la desventaja en velocidad de nuestros buques? Porque los otros factores de ventaja que les quedaban a los británicos –sus buques de tres puentes, su confianza o su hipotéticamente más elevado nivel de adiestramiento– podían compensarse con una razonable superioridad numérica⁴⁹. Pero, en la guerra en la mar –guerra, insisto, de movimientos, donde no cuenta la posesión del terreno, siempre momentánea–, la velocidad no solo es un elemento imprescindible de la maniobra táctica, útil para buscar posiciones ventajosas frente al enemigo, como lo sería en el combate en tierra⁵⁰; es, además, el elemento crítico que da la iniciativa táctica a uno u otro bando, porque permite a los comandantes de las escuadras más veloces decidir cuándo y en qué condiciones entrar en combate. De ahí la desesperanzadora afirmación de Mazarredo en 1782: «Hoy se puede sentar como axioma que navío no forrado en cobre no vale nada sino para ir de un puerto a otro cuando sea más fuerte que su enemigo»⁵¹.

Para demostrar hasta qué punto fue decisiva la diferencia de velocidad en los aspectos tácticos de la campaña marítima pudiera bastar una reflexión. Es sabido que, durante esta contienda, la Real Armada se enfrentó solo dos veces a la Marina Real británica, en las batallas de cabo Santa María y cabo Espar-

(48) ALSINA TORRENTE: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(49) Córdova evaluaba esa ventaja en «diez contra ocho o doce contra nueve». Prueba de que no se equivocaba es que su valoración parece coincidir con la de los británicos, que en esta guerra siempre evitaron el combate contra fuerzas aliadas superiores en esa proporción numérica.

(50) Como escribe Fernández Duro: «Nunca se repetirá bastante: en eso consisten la ciencia y habilidad del general: en saber hacerse superior batiendo por partes a su contrario». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(51) Archivo del Museo Naval, «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que S.M. manda examinar en su Real Orden del 19 de noviembre último; y de navíos buenos o malos para la Marina Real Militar».

tel. En la primera de ellas, si los barcos de Lángara hubieran sido más rápidos que los de Rodney, nuestro valeroso pero en esta ocasión poco acertado general habría entrado en Cádiz plenamente absuelto de todos los errores tácticos que cometió. En la segunda, si los barcos de Córdoba hubieran sido más veloces que los de Howe, este habría pagado muy cara su osadía de socorrer a los defensores de Gibraltar. Y aún podríamos ir un poco más lejos: sin esa ventaja de velocidad, es muy probable que Howe no lo hubiera siquiera intentado.

La partida

Establecido el tablero de juego, expuestos los principios estratégicos y conocidas las limitaciones de las piezas, veamos cuál fue el resultado de la partida.

Mientras los ejércitos y la Armada francesa apoyaban a los rebeldes americanos en el Atlántico norte y se enfrentaban con relativo éxito a los británicos en el océano Índico, las armas españolas concentraron todos sus esfuerzos en tres campañas, concebidas como se ha dicho, y por primera vez en muchas décadas, con una notable vocación ofensiva. La primera, la entrada de la escuadra combinada en el canal de la Mancha, paralizando el tráfico marítimo y amenazando a las propias islas británicas. La segunda, en el flanco de rey, la recuperación de Gibraltar y Menorca. La tercera, en el flanco de dama, la expulsión de los británicos de Florida y la América española.

De las tres campañas citadas, la primera, exclusivamente naval y protagonizada por parte española por la escuadra de Córdoba, fue desde luego útil y consiguió poner a los británicos a la defensiva, aunque en modo alguno fuera concluyente. La segunda, que arrojó como resultado más notable la conquista de Menorca, dio otros réditos enormemente relevantes: la captura por la escuadra de Córdoba de uno de los dos convoyes británicos que apresó en esta contienda, el de mayor importancia económica y bélica. La tercera, en la que el principal protagonista fue el Ejército –aunque con el imprescindible apoyo de la escuadra de Solano en Florida–, alcanzó todos sus objetivos.

Solo Gibraltar supuso un fracaso de las armas nacionales, lo que por desgracia parece haber sido suficiente para dejar un sabor amargo en una guerra que, objetivamente, debería haberse tratado mejor por nuestros historiadores⁵². Para contribuir a recuperar el verdadero sabor de este episodio histórico, el mejor de su siglo, bueno será que repasemos, siquiera brevemente, las más importantes de sus acciones.

(52) Baste para muestra del pesimismo patrio el botón que nos deja Fernández Duro cuando describe las cañoneras de Barceló, que combatieron a los británicos en Gibraltar: «Eran verdaderos barcos de coraza, dotados de velas latinas, de gran marcha al remo y de cuyo efecto se ha de juzgar, *no por nuestras relaciones, que difícilmente reconocían cosa que fuera buena; por el sentir de los enemigos, que las describen formidables*». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. (Cursiva, nuestra.)

El mate del pastor: operaciones combinadas en el canal de la Mancha

Por razones que ignoro, la ya mencionada serie *Gambito de dama*, que ha hecho mucho por popularizar el ajedrez en los tiempos que corren, no se molestó en tratar la única jugada que puedo presumir de conocer: el mate del pastor. La idea, inocente y simplona, consiste en amenazar con dama y alfil, nada más comenzar el juego, el punto más débil alrededor del rey contrario: la única casilla que solo está protegida por el propio rey.

Nadie gana torneos con un mate tan ingenuo pero, si el contrario no sabe jugar, nada se pierde por intentarlo. Y algo parecido a eso es lo que España y Francia trataron de hacer con las operaciones combinadas que tuvieron lugar en 1779, justo cuando España entró en la guerra, moviendo a través del canal de la Mancha al poderoso ejército francés –que haría el papel de la reina blanca– bajo la protección del alfil, materializado en este caso por la escuadra combinada del francés D’Orvilliers, a la que se había incorporado Córdoba con los 30 buques de su mando.

Es muy fácil defenderse de un mate tan previsible como el del pastor. Pero, en esta ocasión, no fue el acierto de las negras –que entraron en pánico– lo que neutralizó el ataque francoespañol. Fue la indecisión del mando francés, que no vio la oportunidad de trasladar la reina al otro lado del Canal, lo que hizo que se perdiera la jugada. Ambos jugadores, pues, cometieron errores graves, pero recuerden que les había advertido de que, a lo largo de la historia, apenas ha habido grandes maestros de la estrategia militar.

Un breve repaso de lo ocurrido sugiere que los objetivos de la jugada eran razonables⁵³. Sin embargo, los frutos de una campaña tan prometedora estuvieron muy lejos de satisfacer las esperanzas puestas en ella. Veamos las razones.

Para empezar, la concentración de las fuerzas españolas y francesas, mal coordinada, no ayudó a hacer las cosas más fáciles. D’Orvilliers salió de Brest demasiado pronto, y Córdoba de Cádiz demasiado tarde. Hay quien ha culpado a Córdoba del retraso del encuentro, pero cualquiera que haya navegado por las costas españolas en verano es consciente de que el mismo levante que Córdoba necesitaba para salir de Cádiz se transforma en viento del norte en la costa portuguesa, contrario al avance de los navíos españoles. En el mes de julio, esta situación meteorológica, de la que solo cabe responsabilizar al anticiclón de las Azores, es tan estable que puede durar

(53) Voltes Bou describe así el concepto francés de la expedición: «No podía tratarse de invadir globalmente Inglaterra y tomar Londres para dictar allí la paz a los vencidos, empresa esta que requería un acopio de medios de los que no se disponía. La expedición, por el contrario, debería proponerse ocupar la isla de Wight, distraer la atención de los ingleses en beneficio de los colonos de Norteamérica, y aspirar, secundariamente, a algún logro marginal, como, por ejemplo, atacar Bristol y Liverpool e incendiar sus puertos. Vergennes consideraba que estas operaciones desbaratarían el comercio inglés, deprimirían a los círculos financieros y sembrarían la consternación en el público».

semanas⁵⁴. Como consecuencia de este retraso, en absoluto inusual⁵⁵, cuando a mediados de agosto llegó la escuadra combinada al canal de la Mancha, los navíos franceses llevaban más de dos meses en la mar. Algo menos llevaban los españoles, pero también ellos empezaron a sufrir la natural fatiga, las carencias logísticas y las enfermedades, particularmente el escorbuto.

A pesar de estos problemas, la gran escuadra combinada, que sumaba 66 navíos, se hizo dueña del Canal. Mientras, la escuadra británica de Hardy, de 36 buques de línea, conseguía refugiarse en puerto sin que, por cierto, nadie se lo reprochara a cuenta del orgullo herido. D'Orvilliers solo había capturado un navío británico, pero lo importante entonces era constatar que la Marina Real no presentaba batalla y no había oposición alguna para el desembarco, previsto inicialmente en la isla de Wight. Sin embargo, por razones no del todo justificadas y que costaron el puesto a D'Orvilliers, nunca se llegó a tomar la decisión⁵⁶. A finales de septiembre, franceses y españoles entraron en Brest con casi 15.000 bajas por el escorbuto⁵⁷.

La indecisión francesa, el acierto británico al no aceptar –¿por qué habría de hacerlo?– combatir en una clara situación de desventaja, y los errores tácticos de D'Orvilliers en el Canal⁵⁸ dieron al traste con la oportunidad de acortar la guerra y forzar unas condiciones para la paz que habrían sido aún mejores que las que se alcanzaron en 1783.

Fue esta, según Fernández Duro, una campaña con luces y con sombras⁵⁹. De estas últimas, sin embargo, Córdoba, mando subordinado y claro partidario de dar luz verde al proyectado desembarco, no fue en absoluto responsa-

(54) El diario de navegación de Córdoba reseña que recibió la orden de salida el 24 de mayo, y que quedaron los buques fondeados el día 31 esperando vientos que hicieran posible la salida, lo que no ocurrió hasta el 21 de junio, coincidiendo casi con la declaración de guerra del día 23. Luego, se entablaron los vientos del norte propios del verano, que retrasaron enormemente la navegación a lo largo de la costa atlántica de la Península. No fue hasta el 22 de julio cuando se reunieron las escuadras de Córdoba y D'Orvilliers.

(55) El francés D'Estaing, por poner un ejemplo, tardó en 1778 más de un mes desde que salió de Tolón hasta que pudo embocar el Estrecho.

(56) Marchena nos da una versión creíble: «Según indicaron la mayor parte de los testigos, D'Orvilliers, como marino que era, se mostró más interesado en batirse con los ingleses si salían de sus puertos que en desembarcar las tropas en Wight». *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(57) *Ibidem*.

(58) Parece claro que, aunque errores hubo, no fueron decisivos. Por repetido, resulta obvio que la verdadera razón por la que Hardy consiguió eludir a D'Orvilliers es la misma que permitió a Hood escapar de De Grasse o a Howe huir de Córdoba: una mayor velocidad.

(59) Resume Fernández Duro: «Fue una campaña desgraciada y deslucida, pero no sin mérito ni utilidad, reportada por la detención de la armada inglesa en sus puertos». Según su análisis, gracias a esta campaña se aseguró la llegada de las flotas de Indias, se bloqueó en Portugal a los convoyes ingleses venidos del Mediterráneo, se capturó a siete corsarios enemigos y se impidió temporalmente el envío de fuerzas británicas a América. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

ble⁶⁰. Así fue reconocido en su momento por franceses y españoles. Por eso, mientras que D'Orvilliers se sintió forzado a dimitir del mando y se retiró a un convento, Córdova recibió la felicitación del monarca francés y un retrato con la cariñosa dedicatoria «Luis a Luis»⁶¹.

El flanco de dama: Solano en América

En la América hispana, teatro al que arbitrariamente hemos llamado «flanco de dama»⁶², el dominio de las piezas españolas sobre las casillas que les interesaban fue indiscutible. Los británicos, centrados en la guerra con los rebeldes de las Trece Colonias, no pudieron ofrecer seria resistencia en escenarios que para ellos eran secundarios, como Campeche y Honduras. Allí, en poco tiempo, perdieron todos los territorios y emplazamientos obtenidos tras la guerra anterior. Fracasaron, además, en el ataque a Nicaragua, único intento de Gran Bretaña de pasar a la ofensiva en este teatro, reviviendo su viejo y fracasado sueño de llegar hasta el Pacífico y partir en dos la América española. Las meritorias victorias de Gálvez en Florida, un territorio entonces importante para los británicos en la retaguardia de los rebeldes norteamericanos, completaron una campaña casi perfecta que dejó a Jamaica aislada, a la defensiva y vulnerable.

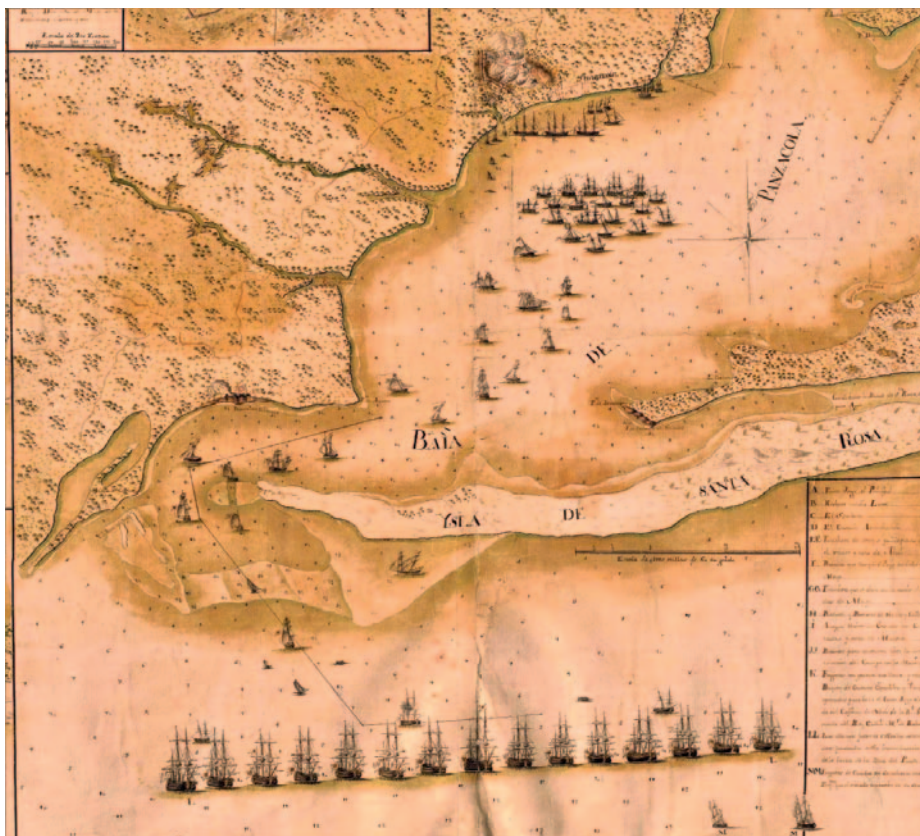
Aunque fueron las fuerzas del Ejército las que tuvieron mayor protagonismo en todos estos éxitos militares, lo cierto es que la guerra se libró en un escenario fundamentalmente marítimo y contra la mayor potencia naval del momento. No cabe, por ello, olvidar el papel de apoyo que correspondió a la escuadra de Solano.

Solano llegó al Caribe en junio de 1780, al mando de 12 navíos y dando escolta a un convoy que transportaba algo más de 12.000 soldados destinados a reforzar las guarniciones y continuar la ofensiva española. Después de burlar a Rodney, que le esperaba en la Martinica, el convoy entró en Cuba con las tropas y las dotaciones diezgadas por la peste, lo que obligó a posponer cualquier plan para atacar Jamaica, el objetivo más valioso de este teatro. Aun así,

(60) Según Alsina: «El día 17 la flota combinada está ante Portsmouth, produciéndose una seria divergencia estratégica entre los mandos sobre el mejor momento para el desembarco. D'Orvilliers entiende que antes se deberá derrotar a la escuadra inglesa, mientras que *Córdova es partidario de ordenar el cruce* de los transportes protegidos por la flota mientras la escuadra inglesa está lejos, y esperarla después. Se impone el primer criterio al ser D'Orvilliers el jefe supremo». (Cursiva, nuestra.)

(61) El regalo iba acompañado de una elogiosa carta de Vergennes, ministro francés de Relaciones Extranjeras, que decía: «Queriendo el Rey manifestar cuán satisfecho se halla del celo que ha acreditado V.E. por los intereses de las dos coronas durante la última campaña, y de los recomendables ejemplos de conducta que tiene dados a ambas marinas, me ha mandado enviarle de su parte su retrato».

(62) Nada que ver con el debate de género, tan de moda. Es simplemente que, con el norte arriba y jugando con blancas, como hemos acordado, tanto el Caribe como la dama quedan a la izquierda.



Toma de Pensacola. Archivo del Museo Naval (Madrid)

en el mes de octubre, Solano ya estaba en condiciones de actuar en otro escenario: el de la Florida, donde Gálvez necesitaba apoyo naval para culminar el ataque a Pensacola. El primer intento se frustró debido a un huracán que, además de causar enormes daños en todo el Caribe, deterioró las relaciones entre Gálvez y Solano, cada uno competente en su medio pero, aparentemente, poco predispuestos a entender las dificultades del otro⁶³. Repetido el asalto en marzo de 1781, Gálvez rindió Pensacola, importante plaza con la que completó la conquista de la Florida. Mientras se combatía en tierra, Solano, con 11 navíos, apoyaba a las fuerzas del ejército y aislaba el teatro de operaciones de cualquier socorro británico procedente de Jamaica.

(63) Carlos M. Fernández-Shaw da una breve reseña de las discrepancias entre ambos militares en su artículo «Participación de la Armada española en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos», *Revista de Historia Naval*, 1985.

Finalizada la campaña en Florida, Gálvez y Solano quedaron a la espera de un futuro ataque a Jamaica, que no llegó a realizarse por la derrota del francés De Grasse en la ya mencionada batalla de Los Santos, en abril de 1782.

El flanco de rey: el canal de la Mancha, Mahón y Gibraltar

En el otro flanco, el europeo, secundario en esta guerra –no olvidemos que, de todo lo que estaba en juego en la contienda, lo más importante era la independencia de Estados Unidos–, el protagonismo se lo disputaron dos escenarios. El primero de ellos era el canal de la Mancha, donde todavía quedaba obligado el Reino Unido a mantener fuerzas navales y terrestres suficientes para asegurar la defensa de las islas británicas y de su comercio marítimo. El segundo, particularmente importante para España, era el peñón de Gibraltar.

Al mismo tiempo que Córdoba salía por primera vez hacia el canal de la Mancha comenzaba, una vez más en la todavía breve historia de la colonia, el bloqueo de Gibraltar. Por tierra, el teniente general Álvarez de Sotomayor estableció un doble cordón para sellar todo acceso a la ciudad sitiada. Por mar, las cosas nunca son tan sencillas. Tampoco lo fueron en esta ocasión, particularmente difícil dadas las condiciones de un escenario geográfico que Fernández Duro, como cualquiera que haya navegado por allí, juzga excepcional «por la violencia de los vientos y corrientes y el reparo en el litoral marroquí»⁶⁴.

El prestigioso jefe de escuadra Antonio Barceló se hizo cargo del bloqueo cercano con jabeques y fuerzas sutiles, apoyados por unos pocos navíos y fragatas basados en Algeciras y Ceuta. Este dispositivo bastaba para poner muy difícil el acceso a la colonia a los buques que se arriesgaran a burlar el bloqueo individualmente, aunque en absoluto pudiera considerarse impenetrable⁶⁵.

Con todo, la clave del éxito del bloqueo –y lo que demostró ser su verdadero talón de Aquiles– estaba en la hipotética capacidad de impedir la llegada al Estrecho de los convoyes que, bien protegidos por la Marina Real británica, pudieran enviarse desde el Reino Unido. Para bloquearlos se había diseñado un dispositivo en el que, teóricamente, debían participar las escuadras aliadas de Brest y Cádiz.

(64) Como marino no puedo menos de apoyar a Fernández Duro –que también lo era– con el recuerdo de una operación que se desarrolló en el Estrecho para tratar de controlar el tráfico mercante con ocasión de la primera Guerra del Golfo. En aquel invierno, los continuos temporales de poniente y de levante que a nosotros, con barcos del siglo XX, nos ponían las cosas tan difíciles, habrían ofrecido abundantes oportunidades para entrar en Gibraltar sin ser molestados a quienes, en el siglo XVIII, se atrevieran a correr el temporal a favor de viento y mar.

(65) Hugo O'Donnell valora con realismo la eficacia del dispositivo naval: «Resultaba imposible cerrar completamente la plaza, y en una noche oscura y borrascosa podía el enemigo introducir en la ciudad víveres para varios meses, burlando las torres de vigilancia costera y las divisiones navales». «Gibraltar. Un siglo de afanes», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. (Cursiva, nuestra.)

El primero de estos convoyes británicos, al mando de Rodney, salió en diciembre de 1779 escoltado por 22 navíos. No estando todavía alistados los buques que se encontraban en Brest después de su largo despliegue en el Canal, Rodney se presentó en el golfo de Cádiz sin oposición alguna. Allí le había esperado en la mar durante los meses de noviembre y diciembre la escuadra de Córdoba⁶⁶, que ya había vuelto de Brest. Cuando Córdoba tuvo que entrar en puerto a reparar los daños causados por uno de los temporales propios de la época, le reemplazó Lángara, quien antes había tenido que refugiarse en Cartagena.

La meteorología invernal les había impedido reunirse para enfrentarse juntos a los británicos y, en esas condiciones de clara inferioridad, los errores tácticos de Lángara propiciaron el encuentro de su escuadra, en el cabo Santa María, con la de Rodney, que la doblaba en número y la superaba en velocidad. No puede reprocharse a Lángara que no aceptara el combate y tomara la decisión de retirarse a Cádiz. Pero el mayor andar de los buques ingleses –que él seguramente no esperaba, por ser muy reciente el forrado de cobre– hizo que solo cuatro de sus navíos pudieran escapar sin daños. Este primer contacto con tan importante innovación tecnológica⁶⁷ le costó a la Armada la pérdida de siete de los once buques de Lángara, seis de ellos capturados por el enemigo, aunque dos de los últimos, represados por la propia dotación en medio del temporal, todavía consiguieron regresar a Cádiz, reduciendo a cuatro el número de las presas británicas.

Poca culpa le cabe a Córdoba de lo ocurrido, aunque hubiera quien se lo reprochara⁶⁸. Más partido sacó el marino sevillano de sus fuerzas devolviendo golpe por golpe: en agosto de 1780, mientras su escuadra cruzaba por San

(66) Complacido, escribe Floridablanca al conde de Aranda el 17 de noviembre de 1779: «Llegó Córdoba a la vista de Cádiz el 19 de este mes, y se iba a apostar a la boca del Estrecho sin pedir víveres ni pertrechos, no obstante los recios temporales que había experimentado en su navegación». Cit. por FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. (Cursiva, nuestra.)

(67) Así lo cuenta Fernández Duro: «Los navíos ingleses tenían los fondos forrados con planchas de cobre, innovación ventajosa no adoptada todavía en la Armada española, como tampoco en la francesa, con la que tenían gran superioridad de marcha» (*Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*). De la misma opinión es Mahan, quien escribe: «When the Spanish admiral, Don Juan de Lángara, recognized his mistake, he attempted to escape; but the English ships were copper-bottomed, and Rodney making the signal for a general chase overtook the enemy ...». (Cursiva, nuestra.)

(68) Escribe Alsina: «... también aquí se echa de menos por parte de Córdoba, que se encontraba en Cádiz, algún tipo de acción con los navíos que estuviesen en condiciones de navegar, para intentar represar alguno de los buques apresados, o capturar parte del convoy aprovechando el desorden debido al temporal y a la batalla. Por desgracia para España esta inmovilidad de Córdoba no es más que el comienzo de su incapacidad para actuar en tiempo y forma, la cual será una constante a lo largo de la guerra y posiblemente una de las causas principales de que España no lograra al fin recuperar Gibraltar». No puedo estar menos de acuerdo con el buen historiador. O sea que, mientras los buques de Lángara pasaban apuros para escapar de los más veloces buques ingleses entrando en Cádiz, debía salir Córdoba del mismo puerto con lo que pudiera reunir a... ¿qué exactamente?

Vicente, recibió informes sobre la presencia de un gran convoy enemigo que consiguió interceptar⁶⁹. Capturó Córdova 51 buques británicos, de los que seis eran fragatas armadas de la Compañía de la India que entrarían después en servicio en la Real Armada⁷⁰. Más importante que los buques fue la carga, que incluía tropas, fusiles y pertrechos imprescindibles para la continuación de la guerra en América, además de más de un millón de libras en oro para el pago de los ejércitos desplegados. Robert Beatson, historiador británico de la época, calificó el desastre como el mayor de los sufridos por el comercio británico en la historia⁷¹.

Un año después, en abril de 1781, pasaba otra vez el Peñón por serios apuros cuando un nuevo convoy, esta vez al mando del británico Darby y escoltado por 28 navíos de línea, consiguió llegar a la colonia sin oposición. ¿Qué había fallado en el dispositivo aliado en esta ocasión? La escuadra francesa de Brest, sirviendo a legítimos intereses de Francia⁷², había salido para las Indias; y la española de Cádiz permaneció en puerto sin siquiera estorbar el tránsito de los británicos hacia Gibraltar. ¿Debió Córdova intentar oponerse a Darby?

Vaya por delante que la respuesta a esta pregunta, hoy, después de que los historiadores hayan rebuscado en los archivos la información necesaria para despejar la «niebla de la guerra»⁷³, no hace justicia al problema que se presentaba a Córdova. Él tenía entonces a sus órdenes 32 navíos, en general más pequeños que los del enemigo y, recuérdese, más lentos. Conocía su estado mejor que nadie y, sin ninguna duda, habría reflexionado sobre la desafortunada experiencia de Lángara. Del enemigo, solo tendría estimaciones de dudosa fiabilidad.

La opinión de los expertos de la época, de la que también se hace eco Fernández Duro, es que no habría sido posible interceptar el convoy sin antes enfrentarse a Darby. A lo más que se hubiera llegado es a un combate dudoso

(69) Puesto a restarle méritos, Alsina escribe: «... tuvo la buena fortuna de avistarlos». Pavía, en cambio, en un artículo sobre el apresamiento publicado en la *Revista Militar* en 1851, atribuye el éxito a «la acertada y marinera disposición del general Córdova». A saber cuál de los dos tiene más razón pero, por si acaso, los marinos siempre nos deseamos suerte cuando tomamos el mando de cualquier buque. Por cierto, Pavía justifica que la pequeña escolta militar del convoy pudiera escapar sin daños con una explicación que suena hartamente conocida: «... no se les pudo dar alcance por su superior andar a causa de estar dichos buques forrados en cobre».

(70) ALSINA TORRENTE: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(71) Escribe Beatson: «When we consider this disaster, which was the greatest that the commerce of Britain ever experienced at sea, we are led to reflect upon its political consequences. First, it was the means of putting a final stop, then going forward at the Court of Madrid, for a separate Peace with Spain. Secondly, it deprived our fleets and troops abroad of the stores and provisions, which had been prepared for their maintenance and support; and lastly, it gave a severe blow to trade, by the capture of so many merchant ships richly laden. In all these views it excited a general alarm in the nation ...». (Cursiva, nuestra.)

(72) Esta es, después de todo, la debilidad inherente a toda coalición.

(73) Al contrario que la de «fricción de la guerra», esta expresión, también de Clausewitz, me parece una manera elegante para definir en castellano un concepto en el que pocos reparan a posteriori.

contra una escuadra quizá de parecida fuerza –Córdoba no podía saberlo con certeza– pero de buques más veloces. En un combate así, si las cosas hubieran ido bien, los británicos podrían retirarse sin pérdidas sensibles mientras que, en caso contrario, se perderían sin remedio algunos de los buques españoles, quizá poniendo en riesgo el resultado final de la guerra. Era pues preferible reservar la escuadra española «para cubrir sus mares y costas, proteger su comercio de Indias y practicar, a la retirada de los ingleses, algunos de los proyectos que por separado se proponían»⁷⁴. Como alternativa más inteligente se ofrecía la de combatir a la escuadra británica a su entrada en Gibraltar «con todo género de fuegos», como así se hizo con algún éxito y mucho menos riesgo⁷⁵.

Aunque desairada para Córdoba –como seguramente fue para el británico Hardy refugiarse en puerto en 1779 mientras sus enemigos se enseñoreaban del Canal–, la decisión tenía su lógica y tuvo su contrapartida cuando la escuadra española entonces preservada, a la que se añadieron 22 navíos franceses, volvió a devolver el golpe. Llegado el verano, y después de cubrir el tránsito del convoy que conquistaría Menorca⁷⁶, Córdoba entró por segunda vez en el canal de la Mancha en el mes de agosto de 1781. Le tocó entonces a Darby encerrarse en Torbay, mientras la presencia de la escuadra aliada garantizaba que los británicos no podrían oponerse a las operaciones en las islas Baleares. Todavía entraría Córdoba en el Canal una tercera vez, en junio de 1782, para capturar un nuevo convoy británico de 24 velas y permitir que, desde Brest, zarpara sin riesgo un enorme convoy francés de 128 mercantes destinados a América y a la India⁷⁷.

(74) Cita Fernández Duro una opinión autorizada que «aseguraba *no haber necesidad ni utilidad pública* de que nuestra escuadra atacase a la de Inglaterra, antes bien que habría positivo daño en hacerlo y muchas ventajas en excusar el combate, porque *no se podía impedir humanamente el socorro de la plaza bloqueada*, ni estorbar que mientras se combatía entrase el convoy escoltado de las muchas fragatas que le acompañaban». (Cursiva, nuestra.) Efectivamente, dada la mayor velocidad de los navíos británicos, no era mucho lo que podía hacerse sin separar la fuerza y correr graves riesgos.

(75) Robert Beatson, en la obra citada, escribe: «Although the Spaniards did not find their fleet sufficiently strong to prevent Admiral Darby from throwing succours into Gibraltar, they had devised a new, *exceedingly troublesome and dangerous method*, by which they hoped to be able to defeat the design of relieving that fortress. This was by burning or sinking such of the convoy as might presume to make the attempt. When they first began the siege, they had with much expense and trouble constructed at Algeciras, a small sea port on the opposite side of the Bay of Gibraltar, a number of gun-boats which, by coming from their retreat, and firing on the town and garrison, under the covert of the night, occasioned a good deal of trouble to both. They had now been long practiced in this sort of destructive war, which has afforded great scope for invention, and practical improvement».

(76) Sobre la defensa británica de Menorca, escribe Mahan: «The latter, however, may be left wholly out of account, being confined to a defensive part during the war, as *the British fleet was not able to spare any squadron to the Mediterranean*». (Cursiva, nuestra.)

(77) Incluso Mahan, muy poco inclinado a reconocer los méritos españoles en la campaña, escribió: «Their presence insured the safe arrival and departure of the homeward and outward bound merchantmen, and likewise threatened English commerce». Pero aún se queda corto el norteamericano, que olvida lo más importante: el tráfico militar, vital en una guerra librada en un escenario enorme y marítimo.

En cualquier caso, el fracaso de las operaciones de bloqueo⁷⁸ dio lugar a un cambio de política en Gibraltar, donde el cerco pasivo fue reemplazado por una actitud más agresiva que culminó en el ataque coordinado por mar y por tierra de septiembre de 1782, en el que habrían de jugar un papel desdichado las baterías flotantes inventadas por el francés D'Arçon.

Fracasado el asalto por la destrucción de las baterías, todavía quedaba la posibilidad de rendir la plaza por el hambre. Pero hasta esa esperanza desapareció cuando el británico Howe, con un nuevo convoy escoltado por 34 navíos, cruzó el Estrecho ayudado por un temporal de poniente. Perseguido por Córdoba hasta el Mediterráneo, no tuvo dificultad en esquivarle con su mayor andar y entrar con los socorros en Gibraltar. Tampoco le resultó difícil escapar de la escuadra combinada cuando esta, llegado el momento de volver a Inglaterra, le interceptó en cabo Espartel. Cita Fernández Duro un dicho de la época: «Entre Nortes y Sures, Lestes y Oestes, se escaparon los ingleses». Cruel, el pueblo español no dio importancia a una palabra, «escaparon», que tan pocas veces fue aplicable a los ingleses en sus enfrentamientos con los españoles en el siglo XVIII. Solía ocurrir al revés, y eso sugiere que la táctica conservadora de Córdoba, mal comprendida por muchos –y, en particular, por sus colegas del Ejército que, impotentes para tomar Gibraltar al asalto, veían frustradas sus expectativas de rendir al Peñón por el hambre–, bien podría haber sido la más acertada de las posibles.

¿Podría Córdoba haberlo hecho mejor? Es posible pero, a pesar de las críticas recibidas, no parece fácil resolver su problema táctico. Si en verdad había solución, tampoco Mazarredo, para muchos el más brillante de los marinos españoles del momento, y a la sazón mayor general de la escuadra combinada, supo encontrarla⁷⁹.

Se ha sugerido la posibilidad de esperar a los británicos en las proximidades de Gibraltar⁸⁰, olvidando que Córdoba solo podía enfrentarse con éxito a los británicos con su escuadra formada y al completo, y que no se manobra con facilidad una línea de cinco kilómetros de longitud, particularmente teniendo en cuenta la caprichosa meteorología de la boca del Estrecho. De haberlo hecho así, Howe solo habría tenido que esperar al siguiente temporal

(78) Un fracaso previsible. El bloqueo solo habría sido posible si los aliados se hubiesen asegurado en permanencia el dominio del mar, quizá tras una batalla decisiva en los primeros momentos de la guerra que los británicos supieron evitar. A partir de entonces, *el dominio del mar de cualquiera de los dos bandos fue solo parcial y temporal*.

(79) Escribe Mazarredo en diciembre 1782, cuando aún tenía muy presente las operaciones de los meses anteriores: «Es constante que no hemos podido batir a los enemigos en los encuentros oportunos de las campañas últimas por la superioridad de su vela. Esta es la que decide los sucesos entre dos escuadras: *la más velera ataca y huye cuando le acomoda; la más pesada no puede ni lo uno ni lo otro, y siendo inferior es perdida*». (Cursiva, nuestra.) Archivo del Museo Naval, «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción ...».

(80) Así lo hace Fernández Duro. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

de levante –y, créanme, hay muchos temporales de levante en el Estrecho– para entrar en Gibraltar sin oposición. Lo mismo habría ocurrido si Córdoba se hubiese quedado fondeado en Algeciras.

Como es lógico, Córdoba no quiso ceder a la tentación de separar sus navíos –bien sabía él que, como les ocurrió a los de Lángara, no podrían escapar si se encontraran en apuros– ni quería por apresuramiento dejarse sorprender en una situación táctica desfavorable como la que años después, en San Vicente, llevó al desastre a la escuadra del desafortunado José de Córdoba. Pero no puede acusarse a la escuadra combinada de falta de agresividad⁸¹. En las instrucciones que promulgó para «el caso feliz de encontrar a la escuadra enemiga» –lo que juzgaba difícil por «la esencial calidad de ser tan inferiores en vela que no cabe lisonja de forzar al enemigo a una acción general»–, ordenaba Córdoba que, sin sujeción a puesto, se les diera caza al verlos, procurando llegar a los más atrasados, esperando que, por no desamparar a estos, acudirían los demás y se conseguiría combatirlos⁸². Nada en esta orden, que dio lugar al rehusado combate de cabo Espartel, sugiere complacencia. Y no debiera pasarse por alto que el *Santísima Trinidad* –el buque insignia de Córdoba, y uno de los pocos navíos españoles ya forrados de cobre– estuvo entre los escasos buques de la escuadra combinada que llegó a entrar en fuego.

Con las cartas que le toco jugar, tuvo Córdoba que resignarse a hacer el desairado papel del oso grande y algo torpe, incapaz de alcanzar al ágil lobo, pero avisado de que, si renuncia a ser oso, se convertirá en presa. Papel poco brillante, insisto, pero no inútil: casi siempre es el oso el que se queda con lo mejor de la caza⁸³. Y lo mejor, en este caso, era contribuir a ganar la guerra. Por eso, dejando con un punto de melancolía los bosques norteños donde osos y lobos dirimen sus desacuerdos, hemos de volver a las acogedoras costas andaluzas. Allí quedaba intacta la escuadra de Córdoba, a la espera de la oportunidad de devolver el golpe buscando las circunstancias más acordes con las características de sus propias fuerzas, como de hecho había ocurrido en las ocasiones anteriores.

No habría, sin embargo, tiempo para más. El 20 de enero de 1783 se paralizaron las operaciones. Para Córdoba, Solano y tantos otros había llegado la paz, y con ella el merecido descanso. Para los negociadores había llegado el

(81) Marchena, a veces crítico con Córdoba, enfoca en esta ocasión el problema donde verdaderamente estaba: «Era evidente que, con las mismas condiciones de viento y mar, los buques ingleses eran mucho más rápidos que los españoles de la escuadra combinada». *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(82) Fernández Duro, a partir de la «Instrucción General de la forma en que se ha de maniobrar para atacar a la escuadra enemiga en el caso feliz de encontrarla con las fuerzas combinadas de mi mando», firmada por el propio Córdoba. Archivo del Museo Naval.

(83) No vea el lector ofensa alguna en que se trate de oso al teniente general. Recuerde que ya hemos comparado al marqués de la Victoria –un gran marino ilustrado, inteligente y culto, que como otros almirantes que he conocido podría haber vivido bien de su arte– con un jabalí.

momento de poner sobre la mesa de negociaciones, entre otras bazas, la escuadra de Córdoba, lista para servir. Para nosotros ha llegado también la hora de afilar la pluma para valorar lo ocurrido y, sobre todo, la actuación del teniente general Córdoba, objeto de este artículo.

El resultado: una victoria a los puntos

No existe en el ajedrez la victoria a los puntos. Cuando ninguno de los jugadores puede ganar, se acuerdan tablas. Tablas que, en la vida real, no equivalen a empate. Las condiciones que cada uno impone para poner fin a las hostilidades –en este caso, las establecidas por la paz de Versalles– suelen dejar claro cuál fue el bando ganador.

España y sus aliados –principalmente Francia y las Trece Colonias– consiguieron buena parte de sus objetivos políticos. Carlos III, objetivamente, podía estar satisfecho: conquistó la Florida, expulsó a los británicos de Centroamérica y recuperó Menorca para la Corona. Solo Gibraltar se nos resistió, y es verdad que la oportunidad perdida todavía duele. Pero quizá no sea justo culpabilizar a los militares –ya sean Álvarez de Sotomayor o el duque de Crillon; Barceló o Córdoba– de ese fracaso: durante la campaña, se ofrecieron al gobierno español posibilidades de intercambiar Gibraltar por otros territorios lejos de la Península. Desde la perspectiva que dan los siglos transcurridos desde entonces, fue un error diplomático, y no militar, el no aceptarlas⁸⁴.

Más discutibles son los aspectos subjetivos de la campaña. Asistí en mi juventud a un partido de fútbol entre el Racing de Ferrol y el Athletic de Bilbao. Creo recordar que perdimos 3-1, pero no faltaron motivos de celebración: Garrido le metió un gol a Iríbar, mítico portero de la selección española. ¿Quién mereció ganar? Me gustaría dar una opinión fundamentada sobre esta cuestión, importante para mí. Pero no voy a hacerlo porque, queriendo ser este un artículo serio, prefiero concentrarme en la Real Armada y en Luis de Córdoba.

¿Qué motivos de celebración tienen los británicos? Como se ha dicho, a pesar de haber perdido la iniciativa estratégica, sus marinos consiguieron con frecuencia mantener la iniciativa táctica en la mar, lo que en román paladino quiere decir que hicieron lo que pudieron sin dejarse atrapar en situación de desventaja. Por esa razón, y porque el empeño en provocar esa batalla decisiva de la que antes se ha hablado no formaba parte de la cultura naval del momento⁸⁵, nunca llegó a producirse una victoria clara de las marinas aliadas

(84) No puedo estar de acuerdo con Alsina cuando, buscando razones para explicar los objetivos no alcanzados, escribe: «... más por fallos militares de sus ejércitos que por fallos de su política».

(85) Entre otras razones, porque el enorme coste de los navíos disminuía el deseo de arriesgarlos en operaciones de atrición.

sobre la británica. El gol postrero a De Grasse en Los Santos –que hubiera sido más valioso si las condiciones del partido fueran las clásicas de «el que marque, gana»– y el éxito de los convoyes a Gibraltar tapó humillaciones, incapacidades y fracasos. Y bien está que cada uno se lama sus heridas, como sabemos por experiencia los sufridos seguidores del Racing de Ferrol.

Distinta es la perspectiva del Athletic de Bilbao. Desde su punto de vista, que cuando se traslada al ámbito de la táctica naval comparto, ni lo indeciso de los combates –como es lógico, ninguno de los dos bandos quiso aceptar batallas en situación de inferioridad–, ni el hecho de que las pérdidas de buques de línea españoles o franceses –por cierto, muy escasas y producidas solo en dos de los enfrentamientos de la contienda: cabo Santa María y Los Santos– excedieran a las británicas deberían disimular el resultado final de las hostilidades. Las guerras no se ganan por la cuenta de los peones perdidos, por más que este recuerdo sí haya servido para que muchos historiadores anglosajones encontraran argumentos útiles para curar las cicatrices que dejó la contienda, tanto en la hoja de servicios de su Marina como en la moral de sus conciudadanos⁸⁶. Un esfuerzo que aún hoy continúa⁸⁷, y que no es muy diferente del que realizó Vernon para salvar su prestigio tras su fracaso en Cartagena de Indias. Allí, técnicamente, su escuadra tampoco salió derrotada.

En lo que sí coinciden todos los historiadores es en que la guerra marítima terminó con las espadas todavía en alto. De hecho, el momento de dar la guerra por terminada no fue malo para las potencias aliadas porque, poco a poco, la Armada británica había ido creciendo hasta volver a superar a la suma de la francesa y la española⁸⁸. Con esa amenaza bien presente, continuar la guerra después de que el Reino Unido se hubiera retirado de las Trece Colonias habría sido un peligroso error para Francia y España, ya con mucho que perder y poco que ganar. Además, las dificultades económicas de ambos reinos empezaban a ser agobiantes. Recordemos que pronto habría de llegar la Revolución francesa.

Sin embargo, en España, ese final *interruptus* no satisfizo a todos. A pesar de las importantes concesiones británicas, un cierto sentimiento de frustra-

(86) Escribe Marchena sobre la Marina británica la final de la guerra: «... no solo había sobrevivido al enfrentamiento con las otras dos flotas de combate más poderosas del planeta, sino que *fulgía como triunfadora*, con una gran moral y espíritu de victoria, tanto en sus jefes y sus tripulaciones como extendido en el ambiente de la calle, habiendo recuperado y mantenido la iniciativa y el dominio de las aguas». Todo esto justo después de haber perdido una gran guerra marítima que obligó a los ingleses a *devolver todo lo ganado en la Guerra de los Siete Años, además de Menorca*, y de haber visto impotentes cómo, unos meses antes, la escuadra combinada al mando de Córdoba se adueñaba del canal de la Mancha. Es lo que tiene la propaganda: que llega a reescribir la historia.

(87) Todavía hoy, el artículo de la Wikipedia sobre la *American Revolutionary War* valora así los resultados: «Franco-American strategic victory. *British numerical victory*». Curioso concepto este. No imagino a los alemanes presumiendo de una «victoria numérica» en la segunda guerra mundial.

(88) Teniendo en cuenta solo las nuevas construcciones, Gran Bretaña puso en servicio 43 navíos durante la guerra; España, 11, y Francia, 29.

ción, justificado por la impotencia del Ejército y la Armada frente a Gibraltar⁸⁹ y, también, por el propio coste de la guerra, amargó un tanto a los españoles del momento el dulce sabor de la victoria. Y esa misma frustración se percibe en los análisis de algunos de los historiadores de épocas posteriores. No parecía bastarnos el haber jugado en primera división, quizá por última vez en nuestra historia. Queríamos haber ganado la liga.

Córdoba: el alfil de rey

¿Cuál fue el papel de Córdoba en esta victoria a los puntos? Quizá, con un pequeño esfuerzo de imaginación, pueda atribuírsele con justicia el del alfil de rey. Amenazando el mate desde su base de Cádiz, suficientemente próxima al centro del tablero enemigo, obligó a los británicos a retener en Gran Bretaña fuerzas que necesitaban en otros escenarios. Entrando en el canal de la Mancha en tres ocasiones, consiguió desbaratar el juego inglés poniendo a los británicos a la defensiva, bloqueando sus puertos, dañando su tráfico comercial y de guerra y, de forma indirecta, protegiendo la navegación aliada y aislando Menorca de posibles refuerzos⁹⁰. Con sus movimientos, prudentes y bien meditados, Córdoba no solo impidió que las piezas negras tomaran la iniciativa, sino que proporcionó oportunidades para un ventajoso cambio de piezas –quizá Gibraltar por Puerto Rico– que Florida-blanca, quizá demasiado optimista sobre los resultados de un ataque directo al Peñón, no quiso aceptar.

Para todo eso, además de para comerse algunas piezas enemigas –no debemos olvidar los dos convoyes capturados–, están los alfiles en el ajedrez... y no para perseguir a los caballos negros que, siendo más ágiles, los burlan con facilidad. Sin embargo, hay quien reprocha a Córdoba que no se esforzara por capturar a dos de las piezas enemigas –léase Darby y Howe–, cuyos saltos a través del Estrecho, sin cambiar el resultado de la guerra, hicieron daño al esfuerzo aliado en Gibraltar y, en su momento, aireados por historiadores anglosajones, también a la reputación de la Real Armada y del propio Córdoba. Veamos, pues, con algún detalle cuáles son las razones de quienes cuestionan el juego del alfil blanco y cuáles pueden esgrimirse en su defensa.

(89) Una impotencia, por otra parte, bastante real. Verdadera fortaleza natural, la plaza, bien defendida, era inexpugnable con las armas de la época. Baste recordar que San Juan de Ulúa, mucho menos formidable, resistió cuatro años de asedio antes de arriar su bandera.

(90) Escribe el capitán de navío Blanco Núñez: «En el contexto de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América se combinaron la escuadra francesa y la española para subir al Canal de la Mancha, destruir la escuadra inglesa y desembarcar tropas francesas en Inglaterra. No se consiguió ni lo uno ni lo otro, pero las tres subidas al canal de las combinadas franco-españolas (1779, 1781 y 1782) ayudaron mucho a tal independencia, por la descongestión del bloqueo que ejercía la Royal Navy sobre los puertos rebeldes». «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.



Captura de un convoy británico por Luis de Córdova. Composición de Pilar del Campo a partir de documentos del Archivo del Museo Naval (Madrid)

Criticando a los críticos

¿Qué dicen los críticos de Córdova? En primer lugar, los franceses –y algunos españoles a remolque de ellos– decían que era viejo. Y ahí tenían cierta razón. Viejo era, aunque no fuera culpa suya⁹¹. Con todo, no debe exagerarse este factor. D’Orvilliers era solo cuatro años más joven que él; y, una década después, el británico Hood, ya con setenta años, todavía conservaba energía suficiente para ganarse la admiración del propio Nelson. Además, nos asegura Fernández Duro que Córdova llevaba sus años «sin peso, desembarazadamente»⁹², y Floridablanca, en juicio privado, desmiente a los franceses con tanta elocuencia como desdén hacia sus críticos del otro lado de los Pirineos⁹³.

(91) «Como si hubiera sido en mi mano haber detenido el tiempo, que no pasase por mí ...». Así respondió Cervantes a críticas parecidas en el prólogo de la segunda parte de su obra maestra.

(92) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(93) La carta de Floridablanca a Aranda antes citada continúa: «Me parece que el viejo es más alentado y sufrido que los señoritos de Brest. Aseguro a V.E. que, aunque no los culpo, no puedo menos de extrañar que no se haya visto una idea, un proyecto ni una letra de esos generales y subalternos que conspire a adelantar, mejorar, rectificar o sugerir los medios de agresión, de ataque, de hostilidad, de empresa, de salida, etcétera. Todo, por el contrario, se ha dirigido a

Otros autores, Alsina entre ellos, le acusan de pasividad o excesiva prudencia⁹⁴. Sin embargo, después de un intenso año 1779, Córdova tomó parte en cuatro campañas marítimas en 1780, tres en 1781 y dos más en 1782⁹⁵. Suman en total diez campañas, algunas de varios meses. En cada una de ellas, Córdova hizo sentir el poder naval de los aliados, dando seguridad al tráfico propio y creando dificultades al del enemigo, sin que las escuadras británicas osaran oponerse, ni siquiera en las tres ocasiones en que el español, ya fuera al mando de la escuadra combinada o subordinado a un marino francés, entró con sus buques en el canal de la Mancha.

En el capítulo de resultados tangibles, capturó Córdova dos grandes convoyes enemigos, lo cual puede parecer sencillo si no se medita sobre el hecho de que los británicos, en los dos siglos y medio que duró la Carrera de Indias, solo consiguieron interceptar una flota en la mar, de la que no lograron capturar más que una parte. Y no fue porque no lo intentaran una y otra vez.

Sí es verdad que Córdova nunca se enfrentó en una batalla decisiva a los británicos. Pero no cabe echarle a él toda la culpa, ya que oportunidades sí que ofreció para un encuentro en los términos que a él le convenían. Si este no se produjo es porque, como se ha dicho antes, cuando él fue superior, sus rivales no aceptaron el combate; y cuando no lo fue, sin dejarse arrastrar por el vano orgullo que tanto daño hace⁹⁶, también él rehusó enfrentarse al enemigo.

Con todo, es probable que las críticas que más peso hayan tenido a la hora de hacernos olvidar los méritos de Córdova sean las anglosajonas, ya que han sido los historiadores británicos y norteamericanos quienes han dominado el panorama historiográfico global. Como muestra tomaremos a Mahan⁹⁷ y su tan influyente ensayo sobre el poder naval, novedoso desde el punto de vista estratégico, pero cuya base histórica está muy polarizada por la necesidad que

ponderar los riesgos del canal, necesidad de retirarse, componerse, prepararse, pedir a diestro y siniestro, mostrar deseos de paz y pasar el tiempo en puerto».

(94) Escribe Alsina: «El principal almirante, Córdova, era excesivamente viejo para el puesto. Su desmesurada prudencia le hizo llegar tarde a la unión con D'Orvilliers, abandonar a Lángara en cabo Santa María al fallar en la unión, ser incapaz de contender con Rodney y no atreverse a enfrentarse a Darby, fallando después a detener a Howe». Seguramente hecha con buena intención, esta valoración parece muy desenfocada y hasta, en algunos puntos, contradictoria con su propio relato.

(95) Cróquer reseña brevemente todas las campañas de Córdova en sus apuntes ya citados.

(96) Hubo quien le reprochó no enfrentarse a Darby «para dejar a salvo el honor del Rey»..., pero no fue el rey quien se quejó. Parece que esta crítica, además de anticuada, no era igualmente aplicable a los buques de guerra británicos que huyeron abandonando a sus convoyes, ni a las escuadras de la Marina Real británica que se refugiaron en puerto cuando Córdova dominaba el Canal.

(97) Sorprendentemente, el propio Fernández Duro se hace eco de algunas de las críticas de este autor, lo que sugiere que es el ensayo de Mahan, y no el poder naval, lo que verdaderamente ha influido en la historia que conocemos.

el americano sentía de dar fuerza a sus tesis⁹⁸ y también —¿por qué negarlo a estas alturas?— por la sesgada perspectiva del autor⁹⁹.

Sin referirse directamente a Córdova —en su obra, que dedica seis de sus catorce capítulos a la Guerra de Independencia de Estados Unidos, Mahan le nombra una sola vez, y es en una cita textual de otro autor—, el marino norteamericano cuestiona la competencia, eficacia y profesionalidad de toda la Real Armada, a la que aplica criterios muy diferentes de los utilizados para juzgar a los británicos. Veamos algunos ejemplos, que no precisan explicación.

Mientras que, para Mahan, la llegada de los convoyes británicos a Gibraltar demostraba a las claras la superioridad de la Marina británica sobre la española, la incapacidad por parte de Rodney de interceptar los convoyes franceses a la Martinica lo único que le sugería era lo difícil que resultaba impedir la llegada de estos convoyes, «incluso cuando se conoce el punto de llegada»¹⁰⁰.

Cuando Rodney no logró interceptar a Solano ni pudo impedir la unión de españoles y franceses en la Martinica, o cuando Hood no consiguió bloquear Port Royal, Mahan encontró buenas justificaciones. En el primer caso, culpó... ¡a la desafortunada posición de las islas!¹⁰¹. En el segundo, al viento y a la corriente¹⁰². No hizo, en cambio, el menor esfuerzo por entender las razones de las decisiones de Córdova, a pesar de que impidieron a los británicos seguir el curso que el mismo Mahan recomendaba para ganar la guerra —recuérdese que el norteamericano aconsejaba haber combatido a los aliados por separado— y de que, al menos en parte, se sustentaban doctrinalmente en un concepto ya conocido, el de *Fleet in being*, a cuyos efectos prácticos sobre el esfuerzo de guerra británico Mahan alude¹⁰³, pero sin tener el coraje de atribuírselos a causa alguna.

(98) Los militares británicos suelen bromear sobre la diferencia entre *appreciate the situation* y *situate the appreciation*.

(99) Cuenta Mahan, entre los factores que favorecían a los rebeldes de las Trece Colonias en su guerra de independencia, «the character of the colonists —mainly of English and Dutch Stock—». Por un comentario supremacista como este, hoy sería inmediatamente descalificado. No puede reprocharse al autor esa expresión de racismo, habitual en la época, pero sí debe tenerse en cuenta al valorar sus críticas.

(100) Escribe Mahan: «... the two failures of Rodney to intercept the convoys to Martinique in 1780 and 1782, though informed that they were coming, *show the difficulty which attended lying-in-wait even when the point of arrival was known*». (Cursiva, nuestra.)

(101) Mahan alaba el fracasado esfuerzo del almirante británico: «Rodney in 1782 at S.^{ta} Lucia, watching the French contingent at Martinique to prevent its union with the Spaniards at Cap Français, is an instance of correct strategic position; and *had the islands been so placed as to put him between the French and their destination, instead of in their rear, nothing better could have been devised. As it was, he did the best thing possible under the circumstances*». (Cursiva, nuestra.)

(102) Mahan justifica a Hood con un amable «it may have been due to light winds and the lee current».

(103) Mahan escribe: «The British European fleet *being kept tied to the Channel, that is, to home defence*».

Menos desprecio sentía Mahan por los franceses. Por eso, cuando De Grasse no pudo alcanzar a Hood en la Martinica, la culpa fue de los forros de cobre de que carecía el marino francés¹⁰⁴. En contraste, cuando Córdova no consiguió batir a Howe en cabo Espartel, la culpa fue suya, que no puso interés en el combate... Y aún se permite Mahan alabar a Howe por rehusar el enfrentamiento¹⁰⁵, algo que, cuando es Córdova quien lo hace, interpreta como un tácito reconocimiento de la inferioridad de la Real Armada.

Un último ejemplo, para no cansar al lector: mientras que la conquista británica de Santa Lucía fue un brillante hecho de armas británico y una demostración de la singular incompetencia de los franceses¹⁰⁶, los éxitos de Gálvez en la Florida carecían de mérito y de valor militar¹⁰⁷. No hacen falta más evidencias para demostrar que, mientras que Mahan justifica a los británicos, a quienes en el fondo admira, critica duramente a los españoles, a quienes menosprecia.

No vamos a pretender que Córdova fuera un marino genial. De esos existen muy pocos, y menos en esta época oscura, de tácticas obsoletas, en la que no cabe destacar grandes ejemplos de liderazgo o combates dignos de figurar en los anales del arte de la guerra. Quizá el francés Suffren¹⁰⁸ haya sido la única excepción, y aun así no consiguió ninguna victoria decisiva sobre sus enemigos. Sí, en cambio, hemos querido dar fe de que nuestro teniente general jugó correctamente las cartas que tuvo en su mano, tomando siempre decisiones tácticas correctas, alineadas con los objetivos estratégicos que tuvo asignados y ajustadas a sus capacidades reales tanto como a las de sus enemigos.

Conclusiones

Hace más de dos milenios que escribió Sun Tzu: «El que sabe cuándo luchar y cuándo no luchar, saldrá victorioso». Si en un hipotético juicio final

(104) Según Mahan, «De Grasse could not overtake him, owing to the inferior speed of his fleet, many of the *ships not being coppered*».

(105) Escribe el norteamericano: «The allied fleet followed, and on the 20th an action took place at long range, the allies to windward, but not pressing their attack close», Y luego, condescendiente, añade: «Lord Howe was probably right in declining, so far as in him lay, a trial that the allies did not too eagerly court».

(106) En nota al pie, escribe Mahan: «The loss of S.^{ta} Lucia does not militate against this statement, being due to happy audacity and skill on the part of the English admiral, and the professional incapacity of the commander of the greatly superior French fleet».

(107) Así ve Mahan la brillante campaña de Gálvez: «Spain went her own way in the Floridas, and with an overwhelming force obtained successes of no military value».

(108) El historiador británico R.G. Grant, en el libro *Battle at Sea*, escrito con el asesoramiento del capitán de navío Christopher Page, director de la rama histórica del Estado Mayor de la Marina Real británica, dedica a Suffren estas palabras de elogio: «Taking command in the Indian Ocean in 1782, he resolved to redeem his navy's honour with a display of fighting spirit. Although he won no outright victories, he kept his ships committed to combat under most difficult circumstances, earning the praise of friend and foe alike».

reservado a los personajes históricos llamáramos a testificar al gran estratega de la antigua China, quizá le oiríamos declarar que, en el caso de Córdoba, lo había clavado.

El marino sevillano salió victorioso de la Guerra de Independencia de Estados Unidos sin necesidad de batirse en otra batalla que la inútil persecución de cabo Espartel. Fue este solo un conato de enfrentamiento, rehusado por los británicos, inferiores en número. Poco interesante desde el punto de vista táctico, sí es bueno recordar, para poner las cosas en su sitio, que el breve combate no fue mucho más estéril que la mayoría de los que tuvieron lugar en esta contienda, en general muy poco brillante.

Un análisis desapasionado de los hechos históricos en absoluto muestra indicios de que, como pregonaban sus críticos, a Córdoba le sobrara edad¹⁰⁹ o le faltaran ambición y conocimientos. De lo que sí dio pruebas el comandante de la escuadra de Cádiz es de que, como exigía Sun Tzu a sus generales, conocía a su enemigo y a sus propias fuerzas bastante mejor que muchos de los que le han juzgado¹¹⁰. Por eso, y porque sabía lo mucho que estaba en juego en cada una de las salidas a la mar de su escuadra, se aseguró de crear las condiciones imprescindibles para alcanzar el éxito, compensando la mayor velocidad de los buques ingleses de la única manera que estaba a su alcance: sumando en cada ocasión más navíos que su enemigo. Nadie en su sano juicio debería reprochárselo.

Obligado por las circunstancias a asemejarse más a Jellicoe que a Beatty, Córdoba rara vez disfrutó del fervor popular. Los pueblos, y no solo el español, son desagradecidos y suelen admirar a los héroes que dan espectáculo, incluso a costa de tropezones y fracasos, más que a aquellos que, como Córdoba, les sirven bien¹¹¹.

Criticado además, por diferentes razones, por sus aliados y sus enemigos –casi siempre, como se ha comentado, sin mucho fundamento–, gozó Córdoba en cambio de la confianza de quienes en realidad importaban. De sus subordinados¹¹², por una parte, quienes reconocían que su carácter paciente y afable había contribuido a suavizar las relaciones con los franceses, siempre difíciles por las inevitables discrepancias políticas, por los desencuentros

(109) En favor de la rapidez de reacción de Córdoba habla Beatson, aunque se refiera a una acción menor, por cierto no exenta de mérito en su ejecución: el salvamento de los naufragos de las baterías flotantes. Escribe el inglés: «Don Luis de Córdoba lost not an instant in sending launches, feluccas and the boats of the whole fleet to their assistance».

(110) La mera lectura del dictamen de Mazarredo sobre la construcción naval (ver bibliografía) basta para demostrar hasta qué punto los marinos españoles conocían perfectamente los puntos débiles y fuertes de sus buques.

(111) Cuatro barcos de la Armada han llevado el nombre de Gravina, a quien admiramos por su error al seguir a Villeneuve a la batalla de Trafalgar. Quizá se lo reprocharíamos de haber conseguido imponer su criterio.

(112) Era Córdoba, según Fernández Duro, «hombre de calma y bondad». Para demostrar esta condición, el historiador reseña este comentario, extraído de una carta de uno de sus subordinados: «... hasta ahora reina una gran armonía entre los generales y creo continúe, porque el nuestro es un santo». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

culturales y por los propios celos corporativos. Y, por la otra parte, también confiaron en él sus superiores, Carlos III y Floridablanca. Ambos se mostraron en todo momento convencidos de que la valiosa herramienta que entonces era la Real Armada estaba en las manos más adecuadas.

El tiempo transcurrido desde entonces parece darle la razón al viejo marino y a sus valedores. Es posible que, entre tantas voces discrepantes, fuera Luis de Córdova quien entendiera mejor su papel y el de su escuadra: lejos de encelarse en refriegas donde los británicos, con buques más rápidos y dotaciones quizá más adiestradas en la maniobra, tendrían cierta ventaja, era preferible centrarse en retener la iniciativa estratégica y devolver cada golpe recibido donde al Reino Unido más podía dolerle. Mahan, siempre parcial pero a menudo acertado en sus análisis, escribió que la única línea de acción que podía haber resuelto los problemas que causó la derrota británica habría sido batir a las escuadras de los aliados por separado. No dio Córdova a su enemigo ninguna oportunidad de hacerlo, y eso decidió la suerte, si no de Gibraltar, sí de la guerra, y con ella, de la isla de Menorca, cuya recuperación aún celebramos cada 6 de enero en la Pascua Militar.

Obviamente, no era de esperar que Mahan –un pensador estratégico influyente pero demasiado parcial para ser un buen historiador– reconociera los méritos de un marino español. Y aún menos que valorara los resultados, en esta ocasión claramente favorables, de la estrategia marítima de una nación con la que Estados Unidos habría de enfrentarse en guerra desigual pocos años después de que él escribiera su obra. Pero ni sus críticas ni las de otros historiadores que han seguido su estela pueden disimular la derrota británica en esta contienda, ni desviar el camino que lleva a quien este artículo suscribe a su inevitable conclusión final: la figura de Luis de Córdova y Córdova, una espina clavada en el costado del Reino Unido durante toda la Guerra de Independencia de Estados Unidos –la última, por cierto, que ganamos a los británicos en la mar–, bien merece que, por fin, una de las nuevas fragatas de la Armada lleve su nombre.

PRINCIPALES BATALLAS NAVALES ENTRE FRANCESES Y BRITÁNICOS ENTRE 1778 Y 1782									
Lugar	Fuerzas británicas		Fuerzas francesas		Año	Resultado táctico	Resultado estratégico	Navíos perdidos	
	Almirante	Navíos	Almirante	Navíos					
Ouessant	Keppel	30	D'Orvilliers	27	1778	Indeciso	Francia impide el bloqueo de Brest	Ninguno	
Granada	Byron	18	D'Estaing	25	1779	Victoria francesa	Dominio naval francés en las Antillas	Ninguno	
Dominica	Rodney	20	Guichen	22	1780	Indeciso	Irrelevante	1 (británico)	
Martinica	Hood	18	De Grasse	22	1781	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Chesapeake	Graves	19	De Grasse	24	1781	Victoria francesa	Derrota británica en Norteamérica	Ninguno	
San Cristóbal	Hood	22	De Grasse	29	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Los Santos	Rodney	36	De Grasse	33	1782	Victoria inglesa	Fin de la amenaza sobre Jamaica	5 (franceses)	
Providien	Hughes	11	Suffren	12	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Trincomale	Hughes	12	Suffren	14	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Cuddalore	Hughes	18	Suffren	15	1782	Victoria francesa	Roto el bloqueo de Cuddalore	Ninguno	

Fuente: R.G. Grant (*Battle at Sea*); Alsina Torrente (*Una guerra romántica, 1778-1793*)

Bibliografía

- ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*, Ministerio de Defensa, 2006.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Ministerio de Defensa, 2014.
- CRÓQUER Y CABEZA, Emilio: *Apuntes para la biografía del capitán general de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova*, La Editora, 1909.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *España, tres milenios de historia*, Marcial Pons Historia, 2004.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Museo Naval de Madrid, 1973.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura de buque*, Ministerio de Defensa, 2010.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La táctica», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Marinvest, 1989.
- GRANT, R.G.: *Battle at Sea. 3,000 Years of Naval Warfare*, DK Limited, 2008.
- MAHAN, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823 II. Los buques de la Real Armada*, Doce Calles, 2018.
- MAZARREDO, José: «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción...», Archivo del Museo Naval.
- O'DONNELL, Hugo: «Gibraltar. Un siglo de afanes», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Marinvest, 1989.
- : «La construcción naval dieciochesca», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Ministerio de Defensa, 2014.
- PAULA PAVÍA, Francisco: «Descripción del apresamiento del gran convoy inglés en 1780 por la escuadra combinada de España y Francia al mando del general don Luis de Córdova», *Revista Militar*, 1851.
- : *Galería biográfica de los generales de Marina*, J. López, 1873.
- SANJURJO JUL, José Manuel: «El patrimonio científico industrial de la Armada de la Ilustración: de Poseidón a Palas Atenea», pág. web ADIPROPE, 2021.
- VOLTES BOU, Pedro: «El intento hispano-francés de desembarco en Inglaterra de 1779», *Hispania*, 1967.
- VV.AA.: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Fundación Alvargonzález, 2014.
- VV.AA.: *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*, Ministerio de Defensa, 2020.