



LAS CAÑONERAS (III): DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR AL CANAL DE LA MANCHA, 1797-1806

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
del Círculo Naval Español



DEADAS en un principio para el bombardeo de plazas, las cañoneras pronto mostraron su aptitud para el combate naval, como ya sabemos, siempre que fuera en aguas cercanas a la costa y que el viento o la mar no hicieran poco menos que imposible navegar o apuntar la gran pieza de las pequeñas unidades.

Y lo cierto es que las pequeñas unidades se convirtieron en una auténtica pesadilla para nuestros enemigos en los años en que se dirimía por mar y tierra la hegemonía de Europa.

No es que las cañoneras fueran algo que no se pudiera imitar por otras potencias, y más dada su extremada simplicidad técnica, como de hecho lo fueron. Pero los españoles, que las habían introducido, fueron con mucho los más aventajados en sus técnicas operativas y en el uso de las más adecuadas tácticas.

Algunos de los resultados de todo ello se verán reflejados aquí, y aunque el espacio no nos permite detallar sus éxitos como quisiéramos, creemos que los expuestos bastarán para que el lector se haga una idea de lo que fueron.

Sólo le rogamos que no busque algún reflejo de estos combates o de otros análogos en las populares novelas pretendidamente históricas que, debidas a

autores anglosajones, inundan nuestras librerías ofreciendo una distorsionada imagen de lo que fue la guerra naval de aquellos años. Resulta muy curioso que apenas se mencione en alguna ocasión a las cañoneras, pese a que fueron tan temidas como odiadas por los que eran entonces nuestros enemigos.

Y es que hay silencios muy significativos...

El apostadero de Algeciras

Comprobada la utilidad de las lanchas para el combate naval, pronto resultó obvio que era necesario establecer un apostadero para ellas en Algeciras, tanto para impedir el tráfico constante enemigo a y desde Gibraltar como para proteger el propio, sin olvidar el constante por tan crucial encrucijada de las líneas de navegación como es el Estrecho, y ello pese a que la climatología de la zona imponía a menudo severas limitaciones para las frágiles embarcaciones.

Uno de los jefes más destacados de esta flotilla fue don Francisco Antonio Mourelle, nacido en Galicia en 1755 y muerto en Cádiz en 1820, que entró como piloto en la Armada llegando al grado de jefe de escuadra. Mourelle es recordado hoy sobre todo por sus viajes de exploración en el Pacífico, pero lo cierto es que, como marino combatiente, su hoja de servicios recoge especialmente sus servicios al mando de las fuerzas sutiles.

En abril de 1797 fue destinado a Algeciras como segundo comandante de la flotilla y apostadero, llegando a ser el superior ya en diciembre de 1804. Y en aquellos años participó en más de 41 combates de su escuadrilla contra los buques británicos.

El combate de Punta Europa

Por citar uno de los más empeñados, narraremos, sucintamente, el que tuvo lugar en las aguas mencionadas la noche del 19 de enero de 1799.

A eso de las dos de la tarde de aquel día zarpó de Gibraltar un convoy británico de cuatro fragatas y tres bergantines, escoltados por un navío de 74 cañones y un bergantín de 18. A la escolta se sumaron tres cañoneras británicas para acompañarlo en su primera singladura y darle protección contra las ya muy temidas cañoneras de Algeciras.

De allí zarpó una hora después una escuadrilla, compuesta de 14 cañoneras, con un místico como buque insignia. Pronto ocho formaron en línea, quedando cuatro de reserva y siendo destacadas las dos restantes hacia Punta Europa para atacar por retaguardia al convoy enemigo.

Tras varias horas de fuego y maniobras, a eso de las 1930, ya anochecido, se logró cortar del convoy y rodear por las cañoneras a una fragata y

dos bergantines enemigos, a los que intentaron rescatar las tres cañoneras inglesas. El resultado del combate fue tajante: los tres mercantes se rindieron, así como dos de las cañoneras, mientras que la tercera era hundida por las dos españolas destacadas para atacar la retaguardia de la formación contraria.

El combate se estaba produciendo bajo el fuego de las baterías británicas de Punta Europa; de Gibraltar salieron otros siete botes ingleses dispuestos a recuperar a los suyos, que ya iban a remolque de los españoles. Los botes fueron rechazados, pero los españoles no pudieron impedir que una de las cañoneras apresadas aprovechara la ocasión para escapar.

Poco después entraban en Algeciras las victoriosas cañoneras españolas, con los tres mercantes y la cañonera inglesa apresada, conduciendo un total de 120 prisioneros, entre ellos el mismo jefe de las cañoneras británicas de Gibraltar.

El temor y la preocupación de los marinos británicos por las cañoneras españolas era evidente, pero pocas de sus contramedidas, como la de disparar metrallazos a media distancia para rechazarlas (dado que con bala era casi imposible acertarlas con los rudimentarios sistemas de puntería de la época) o la de armar a su vez cañoneras, sirvieron poco más que de insatisfactorios paliativos.

David vence a Goliat

Si incluso los navíos y fragatas tenían que temer a las lanchas cuando eran sorprendidos por éstas en una calma, cabe imaginar lo que se esperaban las unidades menores. Un caso, ocurrido en diciembre de 1800, puede dar buena idea de ello.

Por entonces quedó encalmado en el Estrecho el bergantín de guerra británico *Admiral Paisley*, armado con 16 carronadas de a 12. De Algeciras partió dispuesta a batirlo un falucho corsario español, que a semejanza de los de la Armada se había artillado con una pieza de a 24 y dos pequeñas de a 6, tan útiles como sabemos para frenar los trozos de abordaje enemigos, que eran el principal peligro para las pequeñas embarcaciones.

Durante hora y media la cañonera batió al bergantín, que no podía responder adecuadamente por ser sus piezas de inferior calibre y alcance. Al fin, tras sufrir tres muertos y diez heridos, incluido el comandante, con el aparejo y el casco en malas condiciones, el buque inglés debió rendirse.

Su comandante, Charles Nevin, debió afrontar un consejo de guerra, saliendo absuelto de perder un buque de 16 piezas ante uno mucho menor de sólo tres, lo que prueba que ya se sabía lo que eran capaces de hacer las cañoneras.

El patrón español, Miguel Villalba, había conseguido en una campaña de 26 meses hacer con su barquito nada menos que otras 16 presas, con un total



Francisco Antonio Mourelle de la Rúa.

convoy de 14 pequeños mercantes españoles escoltados por algunas cañoneras.

El convoy fue divisado por la balandra británica *Hope of Jersey*, armada con ocho cañones de a 6 que, juzgando no debía ser muy difícil realizar algunas presas, se dirigió hacia él confiando en un fácil triunfo.

Cuando el buque británico ya estaba muy próximo, y ante el asombro de todos, una de las cañoneras de escolta, la *Centella*, viró rápidamente y se dirigió contra él en línea recta, disparó un único cañonazo de metralla que barrió la cubierta de la balandra, saltando su dotación inmediatamente al abordaje, con el resultado de ser apresado el buque y hechos prisioneros 28 ingleses.

El tan decidido como afortunado comandante de la cañonera (que hizo honor a su nombre) era el alférez de navío Álvarez de Toledo, que ya había mandado anteriormente con éxito fuerzas sutiles en América y en Cádiz.

Otro convoy defendido

Por lo que vemos, las cañoneras no sólo eran capaces de atacar convoyes enemigos, sino de defender los propios; ejemplos de lo uno y lo otro se tuvieron en aquel mismo año de 1806, de nuevo bajo el mando de Mourelle.

El 4 de enero, por ejemplo, su escuadrilla volvió a apresar una fragata mercante enemiga frente a Punta Europa, rechazando una fuerza de socorro compuesta por una fragata, un bergantín y dos cañoneras enemigas. Pero era ésta ya una hazaña que por lo repetida parecía tener menos valor; lo que

de 95 cañones y 293 prisioneros, lo que apenas tiene parangón en la historia marítima mundial, especialmente con tan modestos medios.

Al abordaje

El caso se repitió muchas veces, y si llamó la atención, aparte de porque remataba la excepcional campaña corsaria de su patrón, fue por el hecho de ser un combate singular. Tampoco es que éstos fueran tan raros, pero uno de ellos, bien que en aguas muy distantes de las del Estrecho, revistió caracteres especiales: la noche del 3 de junio de 1806 se dirigía hacia el puerto de Vivero un

resultó novedoso fue el combate siguiente: el 8 de julio de aquel año, Mourelle aparejó de Málaga con un convoy de 27 pequeños mercantes costeros con destino a Cádiz y una importante carga compuesta de 3.000 quintales de pólvora, 2.500 planchas de cobre para forrar la obra viva de buques, balas y betunes. La escolta se reducía a cinco cañoneras, un místico y su falúa insignia.

El lento avance del convoy le hizo fondear el 10 frente a Estepona y el 12 frente a la desembocadura del Guadiaro, divisando entonces a diez buques enemigos, entre los que se hallaban un navío, una fragata y un bergantín, que no pudieron acercarse por lo escaso del viento, y algunas cañoneras y corsarios enemigos. El ataque de las unidades menores enemigas fue rechazado sin pérdidas, pero, sabiéndose en gravísimo peligro, Mourelle buscó un fondeadero protegido, entre las baterías de la Tunara y la del castillo de Santa Bárbara.

Allí le atacó a cañonazos el día siguiente la fuerza enemiga, reforzada hasta contar con un navío, una fragata, una corbeta, dos bergantines, cuatro cañoneras, 12 corsarios y 12 botes armados, siendo rechazados.

Sin embargo, el enemigo permanecía al acecho, y había que buscar alguna salida, pues las cañoneras y las baterías no podrían mantenerlo a raya indefinidamente, y más si recibía nuevos refuerzos o ideaba otra forma de ataque. Hubo que recurrir a la pericia marinera y, aquella noche, aprovechando una densa niebla, jugándose el todo por el todo, el convoy pasó por entre sus bloqueadores sin ser descubierto por éstos, llegando después a Cádiz con toda felicidad.

¡Y tal hazaña se consiguió al año siguiente a Trafalgar, cuando el enemigo ya señoreaba los mares prácticamente sin oposición!

Éxitos en otros escenarios

Pero los éxitos de las cañoneras no se limitaron a las aguas del Estrecho, sino que tuvieron mayor resonancia al acompañar a nuestras escuadras allí donde éstas estuvieran destinadas en operaciones. Para ello debemos volver un poco atrás en el tiempo.

Un buen ejemplo fue la de Melgarejo, que con cinco navíos, dos fragatas y un bergantín zarpó de Ferrol el 28-IV-1799, conduciendo 2.900 soldados, 14 cañones y 4.000 armas para una proyectada expedición con los franceses a la rebelde Irlanda, fondeando en Rochefort el 5 de mayo. Una vez allí los mandos franceses, pese a las protestas de Melgarejo, ni siguieron adelante con los planes ni permitieron que la escuadra y la expedición volvieran a España, no tardando en ser bloqueadas por fuerzas británicas superiores.

La escuadra española estaba fondeada en la rada de Aix, a 12 millas de Rochefort y bajo la protección de las baterías de la isla, cuando, el 1 de julio,



Teniente general de la Armada Melgarejo.
(Museo Naval).

los bloqueadores decidieron librarse de ella. Para la empresa reunieron cinco navíos y una división ligera, al mando del comodoro Pole, con cuatro fragatas, una corbeta, tres bombardas y varias balandras.

En la tarde del día 2 la división ligera se acercó, rompiendo el fuego las tres bombardas, las llamadas *Sulphur*, *Volcano* y *Explosion*, pero tomaron tantas precauciones que todos sus proyectiles cayeron cortos, sin causar daño alguno.

Al anochecer calmó el viento, y entonces fue la hora de las cañoneras españolas, pues los botes y lanchas de la escuadra, convenientemente artillados, salieron a rechazar al prudente enemigo. No tenemos datos sobre los daños que causaron con su salida, pero dejaron tan impresionados a sus

adversarios que éstos no intentaron ya ataque alguno, limitándose en lo sucesivo al bloqueo. Y no dejó de tener su miga el que los ingleses creyeran que las cañoneras iban armadas nada menos que con piezas de a 36, lo que era incierto, dejando bien claro que las temieron. Por lo demás, y en septiembre, la escuadra de Melgarejo volvió felizmente a Ferrol.

No era ésta la única escuadra española en aquellas aguas, pues como ya sabemos la de Mazarredo, después de salir de Cádiz tras su bloqueo y reunida con la francesa, estaba en Brest en espera también de acometer ambiciosos planes que nunca llegaban a concretarse.

En dicha escuadra iban los veteranos de la defensa de Cádiz entre 1797 y 1799, y bien pronto se notó en varios combates parciales, especialmente el del 28 de julio por la noche, cuando seis cañoneras españolas al mando del capitán de fragata Miralles forzaron su salida de Calais, donde se hallaban, rechazando a un enemigo compuesto por dos navíos, dos fragatas y 12 bergantines.

Un préstamo a los aliados

Estaban planeando por entonces los franceses, y muy especialmente un Bonaparte ya casi en la cima del poder absoluto, una invasión de Inglaterra confiada a buques especiales de desembarco, los llamados *bateaux plats*, con

los que confiaban cruzar el Canal por sorpresa en cuanto las maniobras de las escuadras aliadas distrajeran a la británica de aquellas aguas.

La escuadrilla de Boulogne, puesta al mando del almirante Latouche Treville, necesitaba sin embargo algún tipo de escolta para las lentas y sobrecargadas gabarras, y ante los reiterados éxitos de las cañoneras no se dudó en solicitar a los aliados españoles el «secreto» de tan fabulosa arma. Por ello Latouche Treville pidió a Mazarredo le cediera a Miralles como ayudante personal, lo que se concedió de inmediato, así como un capataz y ocho operarios para enseñarles a transformar sus propios botes y lanchas.

Resulta innecesario recordar que la proyectada invasión nunca se llevó a cabo, pero el asesoramiento dio sus frutos de forma más que satisfactoria: el 2 de agosto de 1801 el propio Nelson, al mando de una escuadrilla de bombardeo, intentó incendiar la flotilla de Boulogne, siendo rechazado por las cañoneras de manera terminante. Dispuesto a conseguir su objetivo, el gran marino británico repitió el intento el día 15, ahora con 57 botes que atacaron esa noche provistos de artefactos incendiarios. Pero la valiente intentona fracasó ante la línea de 24 cañoneras, unidas entre sí por cadenas que cerraban la entrada del puerto, perdiendo algunos botes y nada menos que 44 muertos y 128 heridos, renunciando Nelson después del duro revés a nuevos ataques.

Pero no fue éste el único servicio que se prestó a nuestros aliados; poco antes, y de nuevo en aguas del Estrecho, coadyuvaron a una gran victoria.

El combate de Algeciras

Las cañoneras no sólo ganaron combates por ellas mismas, sino que ayudaron a que los grandes buques los ganaran. El mejor ejemplo de ello fue el combate de Algeciras, librado el 6 de julio de 1801.

Como se sabe, en esa fecha la división francesa, al mando de Linois, con tres navíos y una fragata, y en viaje desde Tolón a Cádiz, fue interceptada en el Estrecho por la de Saumarez, con seis navíos y una fragata. Ante fuerzas tan superiores, Linois, obrando con rapidez y acierto, se aproximó a tierra, fondeando sus buques en aguas de Algeciras, entre la isla Verde y la Torre del Almirante, cuyas baterías (de siete piezas de a 24 y cinco de a 18, respectivamente) le guardarían los flancos en el ya próximo combate. Es más, temiendo una repetición de la maniobra de Abukir, Linois ordenó encallar sus buques, para evitar que fueran envueltos, presentando la banda y baterías de babor al enemigo.

Saumarez, dando la victoria por cierta, se acercó rápidamente con su escuadra, empeñando el combate a corta distancia y con gran dureza, siendo respondido de igual forma. Tal era el empeño de los británicos por aniquilar a sus contrarios que dos navíos encallaron de proa en su intento de doblar o batir de enfilada a los franceses: el *Pompeé* frente a la isla Verde, y el *Hannibal* frente a la batería de Santiago.

Los dos buques pudieron ser batidos así de enfilada y de proa a popa por las baterías, sin poder apenas responder. Pero además, los atacaron siete lanchas cañoneras del apostadero, las números 2, 3, 4, 7, 8, 12 y 13.

Tras más de tres horas de fuego, el *Pompeé* estaba totalmente desarbolado y con graves daños. Sin embargo, y gracias a los botes de la escuadra, pudo ser salvado al ser tomado a remolque. Menos suerte tuvo el *Hannibal*, que al fin tuvo que entregarse.

Mientras, en el centro, los cuatro buques de Saumarez no lograban imponerse a los tres de Linois, por lo que el frustrado almirante británico ordenó la retirada. Los ingleses habían sufrido serios daños y averías, un navío apresado y otro completamente inutilizado, unas cuatrocientas bajas entre muertos y heridos y un buen número de prisioneros. Los franceses, claros vencedores, sufrieron también graves daños y averías y unas quinientas bajas. En cuanto a los españoles, en las baterías, bien cubiertas, sólo lamentaron algunos heridos, pero en las cañoneras, que se batieron heroicamente y a muy corta distancia contra navíos y botes enemigos, sólo quedaron a flote las números 3 y 7, aunque con un saldo relativamente escaso de bajas: seis muertos (incluido el alférez de navío Lobatón) y diez heridos.

Era una gran victoria para los aliados franco-españoles; pero con posterioridad a los hechos, historiadores tan parciales como Thiers y Guérin pretendieron que su país se quedara con toda la gloria del combate, inventando una versión que por lo repetida ha terminado por ser aceptada por muchos que no se han molestado en verificar los hechos.

Según ellos, especialmente el segundo, las baterías españolas estaban tan faltas de personal, equipos y hasta de municiones, que desde los buques franceses tuvieron que enviarse desde artilleros hasta pólvora para ponerlas en servicio. Tal versión contradice no sólo los partes oficiales y los numerosos testimonios personales que existen sobre el combate, sino que atenta incluso contra el sentido común, pues no es creíble que tres navíos atacados duramente por cuatro tomen la decisión de desprenderse de hombres y elementos que eran desesperadamente necesarios para la propia defensa, y menos aún de embarcarlos en botes bajo el fuego enemigo, transportarlos a tierra y poner en servicio las «abandonadas» baterías.

Claro que ni siquiera ellos pusieron en duda el valor de las cañoneras al afrontar al enemigo a bocajarro, ni pretendieron que las heroicas lanchas estuvieran tripuladas por franceses.

Algo tendrían aquellas lanchas, universalmente llamadas entonces «a la española», para que nos dieran a nosotros y a nuestros aliados, como ha quedado de manifiesto, muchos de los éxitos cosechados en aquella trágica época.

Pero tampoco con los hechos narrados aquí de forma esquemática (y muchos otros sucedidos por aquellas fechas que lo hubieran merecido igualmente) se acabaron los méritos y los triunfos conseguidos por las pequeñas embarcaciones.