



UN DÍA ACIAGO PARA LA MARINA BRITÁNICA: SAN VICENTE, 9 DE AGOSTO DE 1780



RECORDARÁ el lector que hace algún tiempo enumerábamos y describíamos sucintamente tres de los combates favorables a los españoles que tuvieron como escenario las aguas del tan famoso como estratégico cabo. Tal vez a alguno de ellos le vino a la memoria otro, bien digno de reseñar, y que entonces eludimos por considerar que merecía un artículo dedicado a él por entero.

Y no es para menos, pues como se verá constituyó una de las más serias derrotas navales inglesas, aunque poco cruenta en la larga y gloriosa historia de la Marina británica.

En el verano de 1780 Gran Bretaña tenía que hacer frente a una de las más graves crisis de su historia con la revolución de sus colonias americanas, que daría lugar a la aparición de los Estados Unidos.

Aquella ya de por sí difícil guerra se complicó por el apoyo prestado a los rebeldes, primero por Francia y después por España, lo que hizo que la tarea de la Marina Real británica fuera especialmente dificultosa.

En el verano de 1780 zarpó de Portsmouth un importantísimo convoy doble de no menos de 55 velas, unos barcos con destino al Caribe y norte de América, las llamadas «Indias Occidentales» y otros a las «Orientales».

Hasta Galicia el convoy fue escoltado por la escuadra del Canal, pero luego, y siguiendo órdenes del propio lord del Almirantazgo, Sandwich,

1.350 hombres de las dotaciones, 1.357 oficiales y soldados de regimientos británicos que pasaban a ultramar y unos 286 pasajeros, es decir, un total de 2.943 prisioneros (1).

La carga no era menos valiosa: en lo militar, y aparte del armamento de los buques, transportaban no menos de 80.000 mosquetes y vestuarios para doce regimientos de infantería, además de efectos navales y provisiones de toda clase para la escuadra de Rodney en América y para la que se enfrentaba a Suffren en la India.

Los británicos evaluaron el valor de las mercancías perdidas en nada menos que 1,6 millones de libras de la época, de las que un millón estaba en oro acuñado y en ligotes. Las estimaciones españolas hablan de unos 140 millones de reales.

Según el gran escritor británico Robert Graves: «Los más viejos no recordaban que la Bolsa Real de Londres hubiera presentado jamás un aspecto tan pesimista y melancólico como en la tarde de aquel martes en que el Almirantazgo publicó la noticia de esta doble pérdida. Los anales mercantiles de Inglaterra no registraban ningún caso en que se experimentaran pérdidas superiores a la cuarta parte de la suma que esa vez se perdió» (2).

El clamor público pidió responsabilidades, tanto por la pérdida como por el hecho de que la escolta no hubiese ni siquiera intentado defender la valiosa carga. El capitán John Montray, su jefe, fue por tanto sometido a Consejo de Guerra y separado del servicio. Tal vez fueron demasiado severos, pues la escolta poco o nada podía hacer frente a la poderosa escuadra de Córdoba, pero el Almirantazgo, como en otros casos, debió de pensar que lo mejor era enviar un claro mensaje a todos los marinos británicos: no podían sin más abandonar un convoy y menos de esa importancia, cualquiera que fuesen las circunstancias. Así, como en el caso del almirante Mathews, derrotado por Navarro en Sicié en 1744, se impuso un castigo no tanto por la falta en sí, sino para disuadir conductas semejantes en el futuro.

Lo cierto es que existían precedentes en la historia naval española e inglesa que indicaban el camino a seguir en situaciones parecidas, y bien merecen que se les traiga a colación.

Pese a las tan cacareadas capturas de galeones españoles atiborrados de oro por los intrépidos marinos británicos, lo cierto es que casi siempre se trató de buques rezagados o aislados, y que, pese a estar en mala situación de defensa o navegación, prolongaron su residencia todo lo que pudieron. Por lo que respecta a las flotas de Indias, es un hecho que los ingleses sólo tuvieron tres limitados éxitos en casi trescientos años de convoyes anuales, y en unas circunstancias muy reveladoras para juzgar el caso que tratamos.

(1) Un listado de las presas en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 44, año 1994, pp. 75-79.

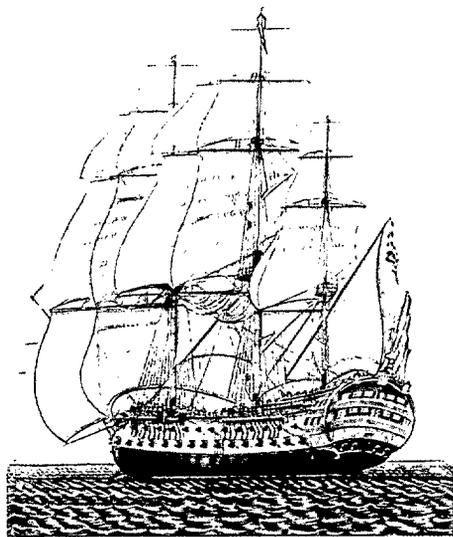
(2) GRAVES, Robert: *Últimas aventuras del sargento Lamb*. Edhasa. Barcelona, 1985, p. 162.

En 1656 una agotada España en lucha con media Europa desde hacía casi 30 años, con la guerra en casa por la separación de Portugal y la Armada bajo mínimos como muestra de la crítica situación del país, fue atacada alevosamente y sin previa declaración de guerra por Cromwell. El almirante Blake, con 30 buenos buques interceptó en septiembre de aquel año a la flota de tierra firme, reducida por entonces a sólo ocho buques entre mercantes y escolta, ninguno de los cuales llevaba más de 30 cañones. Pese a ello, se defendieron como pudieron, entrando tres muy averiados en Cádiz, otros dos en Gibraltar (todavía español), otro se hundió, otro se incendió antes de entregarse y sólo uno fue apresado.

Al año siguiente, en abril, Blake intentó de nuevo hacerse con una flota, ahora la de Nueva España. Los ingleses contaban con 36 buques; la flota sólo con dos galeones, ocho mercantes y dos pataches. Los españoles se refugiaron en Tenerife, contando con el apoyo de sus débiles baterías, y allí resistieron durante cuatro horas, tras las cuales incendiaron o minaron sus barcos para impedir que ellos y su carga cayeran en manos del enemigo.

Algo parecido, aunque con una lucha mucho más feroz y disputada, aparte de mayor ganancia económica para el atacante, sucedió en Vigo en 1702 con la flota de Nueva España, con la particularidad de que la escolta era francesa, pues la situación de nuestro país y de la Armada no habían mejorado en absoluto desde la ocasión anterior, y de hecho nos hallábamos en plena guerra de sucesión, que aparte de internacional fue civil entre los territorios de las coronas de Castilla y Aragón, como es bien sabido.

Así que las órdenes eran claras: prolongar la resistencia todo lo posible, y en el último extremo zabordar o incendiar los buques para evitar que ellos y su valiosa carga cayeran en poder del enemigo. Por ello, en las tres ocasiones mencionadas, si es cierto que hubo un apreciable botín para los vencedores, éste fue sólo una pequeña parte de las riquezas transportadas (3).



Navío *Santísima Trinidad* navegando a un largo por babor, con alas y rastrera del trinquete, con la mayor cargada.

(3) La otra ocasión fue en Cádiz en 1596, pero entonces la flota de tierra firme aún no había zarpado de España.

Y se fue inflexible con los que no cumplieron con tales prescripciones. La otra única ocasión (y primera) en que se perdió una flota, en este caso la de Nueva España en Matanzas en 1628 y frente a los holandeses, el almirante español responsable, Benavides, fue encausado y ejecutado, no por perder su flota de cuatro galeones y 11 mercantes frente a 32 buques enemigos, sino por la escasa defensa, no conseguir dominar el pánico subsiguiente y no evitar cayeran buques y carga en manos del enemigo, especialmente cuando tres de los buques de la flota lograron, gracias a la decisión y pericia de sus capitanes, refugiarse en La Habana.

Pero ninguno de estos antecedentes tan aleccionadores sirvió al parecer al desgraciado Montray.

En España la noticia fue recibida con el alborozo que cabe imaginarse, pues a la importancia económica de la presa se unió la estratégica por los efectos y armamentos para el Ejército y Marina que transportaba, lo que debilitó seriamente las posiciones británicas en ultramar y tuvo serias repercusiones en el resultado final de la guerra.

Algunos de los buques apresados pasaron a formar parte de la Armada. Muy especialmente los cinco fuertes y marineros *indiamen* apresados fueron valorados en lo que se merecían, y tras algunas obras de reacondicionamiento pasaron a prestar servicios como fragatas. Así, el *Helbrech* de 30 cañones pasó a ser la *Santa Balbina* de 34, el *Royal George* de 28 pasó a ser la *Real Jorge* de 40; el *Monstraut* de 28, la *Santa Bibiana* de 34, y los *Geoffrey* de 28 y *Gaton* del mismo porte, la *Santa Paula* de 34 y la *Colón* de 30 (4).

Nunca en la larga y tantas veces gloriosa historia de la Marina británica se perdió un convoy tan valioso y en la proporción de 52 buques de 55. Pero lo peor fue el mínimo coste para el enemigo y el hecho de que cayera intacto en sus manos, proporcionándole, entre otras muchas cosas, todo un nuevo y flamante escuadrón de fragatas.

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea



(4) Tenemos algunas dudas sobre la identidad precisa de los buques británicos que se transformaron en las dos últimas fragatas. Vid. de MARURI GREGORISCH, José Luis: «Barcos de ayer, las fragatas», *Anuario Juan de la Cosa*. Vol. VII. Santander, 1999, pp. 111-148.