



CELIDONIA Y RAGUSA

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
del Círculo Naval Español



S común en las obras anglosajonas que tratan de la historia de los conflictos marítimos el que se refieran con cierta suficiencia al hecho de que los españoles siguieran utilizando galeras en sus escuadras hasta bien entrado el siglo XVIII, como si no pudieran darse cuenta que las, en otros tiempos, magníficas naves de remos estaban ya completamente superadas táctica y técnicamente. Así narran con deleite las veces en que sus galeones y navíos triunfaron sobre ellas, alegrándose de que sus adversarios, tal vez por una mezcla de obcecación y tradicionalismo, no supieran comprender los cambios tecnológicos. De nuevo, la tópica visión de que los españoles se veían poco menos que forzados por la vastedad de su imperio a librar una lucha para la que no estaban preparados ni mental ni técnicamente.

La inferioridad de las galeras

Realmente no había que ser un lince para comprender que las galeras no podían enfrentarse en combate regular a navíos de alto bordo, ya desde la segunda mitad del siglo XVI al menos. En efecto, las largas naves de remos no podían clavar su espolón en los robustos flancos de sus enemigos sin sufrir graves daños estructurales. Su artillería se limitaba por lo común a cinco

piezas en proa, de las que sólo la de crujía era de gran calibre, y tal armamento no podía compararse con la andanada de cualquier galeón mediano, que podría triplicarla o cuadruplicarla. Además, las bajas galeras estaban dominadas por la arcabucería y mosquetería enemiga desde las más altas bordas de un galeón, por lo que atacando de proa toda la cubierta de la galera podía ser batida casi impunemente de enfilada mientras intentaba inútilmente tomar al abordaje al mucho más alto enemigo.

Concebidas para las aguas mediterráneas, las galeras carecían en sus largos y finos cascos (diseñados así para lograr altas velocidades) de la resistencia estructural suficiente para las navegaciones atlánticas. La casi total ausencia de alojamientos a cubierto, especialmente para los forzados o remeros, las impedían igualmente afrontar largas campañas en aguas frías, y sus reducidas bodegas implicaban por último que sus navegaciones no fueran muy largas. Recordemos a este respecto que sólo cuatro partieron con la mal llamada «Invencible», y que ninguna de ellas llegó a las costas inglesas.

Es cierto que las galeras podían, gracias a los remos, huir de sus enemigos bogando contra el viento, o aprovechar su escaso calado para ponerse a buen recaudo (lo que explica que pocas de esas victorias británicas fueran decisivas), pero resultaba evidente su inferioridad en un combate naval, a no ser que calmara o cayera el viento, en cuyo caso sus perspectivas mejoraban. En cualquier caso, y en el Mediterráneo, España se vio obligada a mantener varias escuadras de tales embarcaciones, por el hecho fundamental de que el enemigo, turcos y berberiscos, disponía de ellas, y con su gran capacidad anfibia y la independencia del viento eran unos magníficos buques para el corso y la guerra anfibia, desde el desembarco en fuerza al golpe de mano. Por todo ello, eran necesarias las galeras para los españoles, tanto porque eran los únicos buques entonces capaces de darlas caza, como por responder al enemigo en aquella secular guerra de frontera marítima.

Pero deducir de esta necesidad que los españoles no eran conscientes de sus limitaciones parece al menos excesivo. Ya hemos visto cómo se renunció a su uso, salvo en circunstancias y zonas muy concretas, fuera del Mediterráneo. Y mucho antes del conflicto con Inglaterra, en las batallas de Prevesa y de Lepanto, los españoles habían sido testigos del poder defensivo de buques de alto bordo bien artillados contra no importa qué número de galeras contrarias, en ambos casos a costa de los turcos.

Y por si faltaban ejemplos, uno rotundo tuvo lugar en las aguas del cabo de Celidonia entre los días 14 y 16 de julio de 1617.

La escuadra de Nápoles

Como es bien sabido, el duque de Osuna, don Pedro Téllez de Girón, era por entonces virrey de Nápoles, vieja posesión española. El nuevo virrey creó

una importante escuadra, que resultó modélica entre las muy profesionales de entonces en nuestra Marina.

Al frente de una de sus divisiones puso al capitán Francisco de Rivera, de Toledo, que ya se había distinguido antes. Su capitana era la *Concepción*, de 52 cañones; la *Almiranta*, de 34 cañones, iba al mando del alférez Serrano; el resto eran la *Buenaventura*, de 27, al mando del alférez Íñigo de Urquiza; *Carretina*, de 34, al mando de Valmaseda; *San Juan Bautista*, de 30, al de Juan de Cereceda, y el patache *Santiago*, de 14, al mando de Garraza. Para reforzar la escuadra, se embarcaron en ella mil mosqueteros españoles. Como puede observarse, eran todos buques de tipo galeón y no de gran tamaño, excepto la capitana. Abundan entre los comandantes los apellidos vascos, lo que prueba que Osuna pudo elegir a su gusto fuera de los límites de su virreinato, y su baja graduación, de alférez, el hecho de que se trataba de una escuadra de nueva formación.

Dispuesto a llevar la guerra a aguas enemigas, Rivera recaló sobre Chipre, y tras reconocer Famagusta y otros puertos se puso de crucero sobre el cabo de Celidonia, esperando que el enemigo, confiado en el escaso número de sus buques, no tardaría en atacarlo.

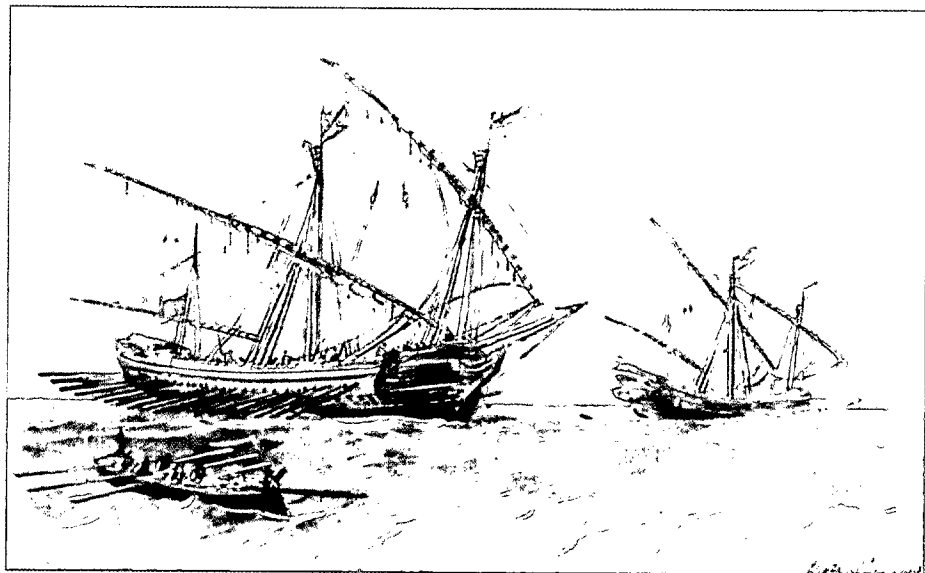
No tardó éste en presentarse, en forma de una potente escuadra de 55 galeras, que no dudó en que aplastaría a la media docena de imprudentes buques cristianos. Por inferiores que fueran las galeras, lo cierto es que los turcos, a cinco piezas por barco, reunían no menos de 275 cañones contra las 95 piezas de cada banda que sumaban los galeones, y unos doce mil hombres (aparte los remeros) contra los 1.600 españoles. La victoria parecía fuera de toda duda.

Un combate de tres días

Al divisar a su enemigo, Rivera ordenó a sus buques ceñir al viento con trinquete y gavia, cuatro de ellos en línea y popa con proa: *Concepción*, *Carretina* y *Almiranta*, apoyados por el patache *Santiago*, mientras las otras dos quedaban en retaguardia como reserva.

Los turcos se acercaron en su formación tradicional de media luna, dando por descontado que envolverían a sus temerarios enemigos. Se rompió el fuego a eso de las nueve de la mañana, durando hasta la puesta de sol, en que los turcos se retiraron con ocho galeras escoradas por los balazos españoles, y sin que hubieran podido llegar a acercarse a los galeones y abordarlos, sufriendo mucho de la artillería de sus enemigos.

Tras una noche pasada en recriminaciones, arengas y nuevos planes, al día siguiente volvieron al ataque, acercándose más y poniéndose a tiro de mosquete, lo que no hizo sino agravar sus pérdidas, retirándose al caer la noche con diez galeras escoradas. En esta jornada se destacó especialmente la



Principios del siglo XVII.

Carretina, batiendo al enemigo con un eficaz fuego de enfilada. Los turcos, divididos en dos grupos, atacaron preferentemente a las capitana y almiranta españolas.

Nueva noche de preocupación, de reparación de averías y de planes entre los dos veces rechazados, que juzgaron con su tradicional valor y tenacidad que seguramente el tercer intento sería el definitivo y pondría fin a la insolencia del enemigo.

El día 16 realizaron su último y mayor esfuerzo, llegando por dos veces a meterse bajo los cañones de la capitana, aprovechando su ángulo muerto en depresión. Pero el patache *Santiago*, situado previamente a su proa con esta misión, las acometió de flanco e hizo que huyeran a eso de las tres de la tarde, tras haber perdido una de sus galeras, hundida, dos completamente desarmadas y 17 más gravemente averiadas.

Otras relaciones de la época afirman que fueron cinco las galeras turcas hundidas y dos más volada; en cualquier caso, la escuadra turca quedó virtualmente deshecha tras exponerse durante tres días consecutivos al demoledor fuego de los galeones a corta distancia. Sus bajas se estimaron en unos mil jenízaros y otros dos mil entre marineros y remeros; pero con ser tan grandes las pérdidas, lo peor fue el haberse visto vencidos por un enemigo tan inferior en apariencia y en sus propias aguas.

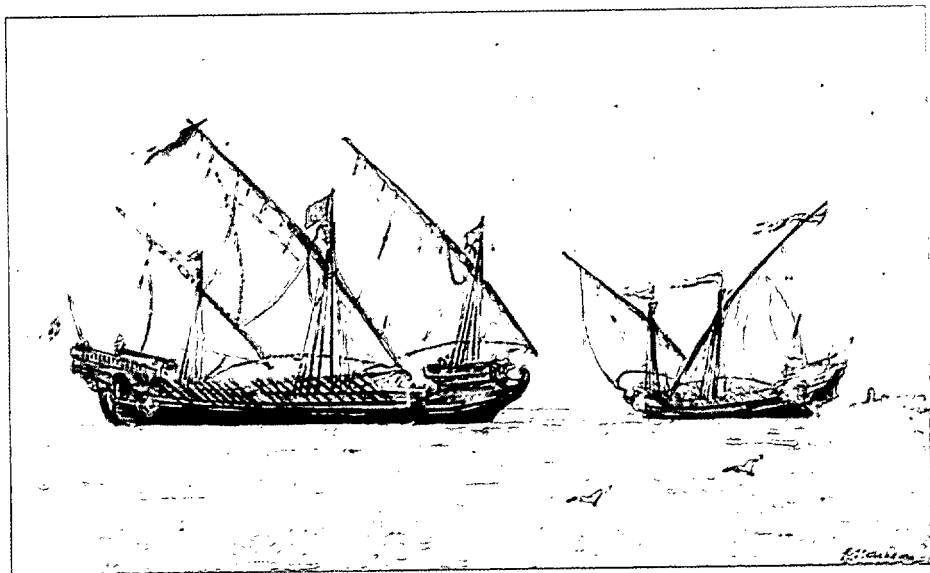
Por lo que se refiere a los vencedores, sufrieron 34 muertos, 93 heridos graves y muchos más leves por astillazos y contusiones. La artillería enemiga

había causado graves destrozos en los aparejos y, en especial, la capitana *Concepción* y el patache *Santiago* tuvieron que ser remolcados por sus compañeros. En cualquier caso era un coste mínimo para tan gran victoria, la mayor sobre los turcos desde Lepanto.

La alegría se desbordó al conocerse los hechos, tanto más por cuanto no era difícil de imaginar lo que hubiera podido suceder de llegar las 55 galeras con 12.000 hombres de desembarco a las costas sicilianas o calabresas. Un agradecido Felipe III recompensó a Rivera con el título de almirante y concediéndole el hábito de la orden de Santiago. Luis Vélez de Guevara escribió la comedia *El asombro de Turquía y Valiente toledano*, en la que encomió la gesta y ensalzó a Rivera.

Sin embargo, a nadie se le ocurrió pensar por ello que las galeras estaban de más: poco después, el virrey de Nápoles envió diez al Egeo, con la misión de atacar el tráfico enemigo y fomentar la rebelión de los dominados griegos. Estando en ello, se toparon con otra turca de igual fuerza, que conducía a dos presas genovesas. Tras una dura batalla de dos días, las españolas hundieron a dos, apresaron cinco e hicieron huir a las tres restantes, recuperando las presas. Y es que en esta ocasión las galeras enemigas no pudieron seguir su táctica cuando habían sido rechazadas por buques de vela: huir navegando contra el viento a fuerza de remos.

Observando que las ventajas de galeones y galeras eran complementarias, y que, aún más, éstas podían remolcar a aquéllos si faltaba el viento, fue lógico que muchos pensarán que la solución estribaba en reunir escuadras mixtas



Fin del siglo XVII.

de ambos tipos de embarcaciones, y de hecho, tales escuadras se remontaban a la Edad Media y a los tiempos de Ramón Bonifaz, primer almirante de Castilla. Y eso, cuando la pólvora aún no se había incorporado a la guerra en el mar.

Claro que coordinar los movimientos y evoluciones de buques tan dispares en todos los sentidos era complicado, pero bien merecía la pena el arrostrar tales dificultades ante las expectativas. Pero si no se maniobraba adecuadamente podía suceder que todo degenerase en una confusión de la que podría aprovecharse un enemigo diestro y decidido.

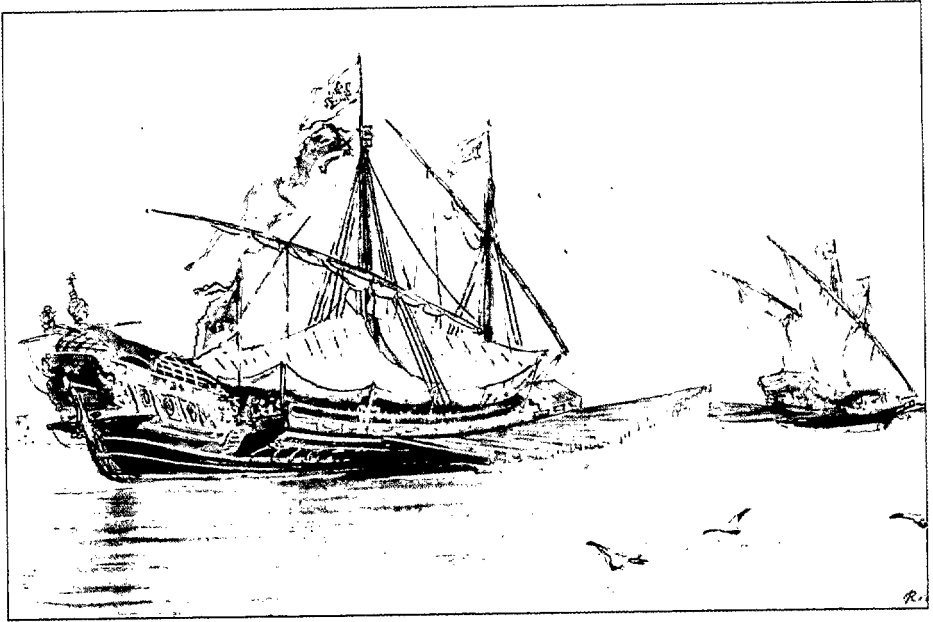
El combate de Ragusa

El mejor ejemplo de ello se tuvo poco más de un año después del combate de Celidonia, cuando surgieron complicaciones con la República de Venecia. Tras diversas operaciones, en las que la escuadra de Nápoles impuso su dominio en el Adriático, de nuevo Rivera, al mando de 15 galeones, zarpó de Mesina el 9 de noviembre de 1617, dejando atrás las galeras porque la mucha mar las hacía peligrar.

Tras tocar en Brindisi, Rivera penetró en el Adriático, y aunque sus órdenes le prescribían patrullar el estrecho de Otranto, las corrientes y vientos le hicieron derivar hasta Ragusa, donde llegó el 19. Allí descubrieron a la escuadra española los venecianos, que contando con 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras dieron por suya la victoria, tanto más teniendo por almirante a un Veniero.

La tarde del 21 desplegaron los venecianos en media luna, acercándose ya al anochecer a los buques españoles. Las sombras impidieron el combate, permaneciendo unos y otros parados sobre las aguas con los fanales encendidos. La situación de los españoles era muy peligrosa, pues el viento había caído por completo y los buques estaban desperdigados y sin poderse prestar apoyo. Las galeras venecianas podían, en tales circunstancias, remolcar a sus galeones y rodear a cada buque español.

Con las primeras luces, tres horas antes de amanecer, los venecianos se pusieron en movimiento, pero al poco se levantó un viento del este que, aunque era favorable a los venecianos, permitió a los españoles reagruparse y formar su línea. Dispuesto a pasar al contraataque, Rivera, ciñendo todo lo que podía con su capitana, un soberbio buque de 68 cañones, se lanzó contra el enemigo, todavía en media luna y con las galeras en vanguardia remolcando a sus galeones. Por un momento pareció que la capitana española iba a ser rodeada, pero toda la línea la apoyó inmediatamente, rompiendo un vivísimo fuego sobre los desconcertados venecianos, cuando las galeras y dejando los remolques, apelonándose los buques en la mayor confusión y retrocediendo en suma frente a un enemigo tan inferior como decidido. Las galeras no se decidían a abordar, y los galeones venecianos habían quedado dispersos frente



Siglo XVII. Galeras.

a la bien formada línea española, y todos recordaban la mortal eficacia de los mosqueteros españoles a corta distancia, por lo que ninguno intentó en tales condiciones un abordaje. Tampoco lo intentaron los españoles, pues, aparte de su inferioridad numérica, el viento les era desfavorable ante un enemigo que se retiraba lentamente, reduciéndose así todo a un continuo cañoneo.

El combate duró sin embargo 14 horas, hasta la noche, retirándose los venecianos completamente derrotados: habían perdido hundidas cuatro galeras y muchas más averiadas, y de sus galeones, el *San Marcos*, capitana, quedó acribillado y desarbolado, teniendo que ser rescatado a remolque, así como otros. En total sufrieron unas cuatro mil bajas entre muertos, heridos y ahogados, por unas trescientas de los españoles.

Rivera, tras la noche, persiguió a sus enemigos, pensando en obtener una victoria completa y decisiva, pero éstos, que pese a sus pérdidas seguían siendo superiores en número, se declararon en abierta retirada. Apenas separadas las escuadras, estalló una violenta tempestad, debiendo ir los españoles a Brindisi y los venecianos a Manfredonia. Sin embargo, las dañadas embarcaciones venecianas lo pasaron mucho peor, hundiéndose nada menos que 13 galeras y una galeaza en la travesía, con unos dos mil hombres, como si los temporales, que tantas veces resultaron trágicos en nuestra historia naval, quisieran favorecer a los tan gallardos como hábiles vencedores, completando su obra.

Conclusión

Creemos que basta con los dos ejemplos expuestos para mostrar la inexactitud de tantos juicios que sólo pueden basarse en el desconocimiento de nuestra historia naval, que si es disculpable en extranjeros, resulta difícilmente explicable entre nosotros. Bien pudiéramos haber puesto otros ejemplos, que no faltan, pero queríamos, de paso, reivindicar la figura de otro de nuestros grandes almirantes, Rivera, tan injustamente olvidado. Aparte de otros hechos honrosos de su poco conocido historial, el de haber vencido a 55 galeras turcas con sólo cinco galeones y un patache, y a una escuadra veneciana de 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras con quince galeones, le acreditarían como uno de los grandes almirantes de todos los tiempos.

Venció así no sólo a galeras, hecho, aunque esperable por cuanto hemos explicado, de gran mérito por la desproporción de fuerzas, sino a una escuadra mixta muy superior, a la que supo imponerse con decisión en el momento crucial.

Así que nadie tuvo que venir a informar a los marinos españoles que las galeras eran inferiores a los galeones en combate: lo habían comprobado ellos mismos y ante adversarios nada medianos.

