



BREVE HISTORIA de las...

BATALLAS NAVALES DEL MEDITERRANEO

Víctor San Juan



Cinco siglos de batallas navales trascendentales por la hegemonía del Mare Nostrum: desde Solimán contra el Imperio Español o Napoleón contra Inglaterra hasta las dos Guerras Mundiales. El fascinante mundo de la Armée Royale, la Mediterranean Fleet, la Regia Marina o la KuK Marine de la mano de grandes nombres como Barbarroja, Juan de Austria, Andrea Doria o Horacio Nelson

Lectulandia

Breve historia de las batallas navales del Mediterráneo es el tercer título de la serie sobre batallas navales (*Breve historia de las batallas navales de la Antigüedad* y *Breve historia de las batallas navales de la Edad Media*).

En esta ocasión podrá disfrutar de la historia de la pugna por el dominio marítimo en el Mediterráneo durante cinco siglos a través de grandes batallas navales como Zonchio (1499), Preveza (1538), Agosta (1675), Aboukir (1798), Tarento (1940) o Matapán (1941), en las que se decidió qué buques podrían navegar por él y cuáles no; legendarios enfrentamientos entre galeras, galeones, navíos, acorazados y portaaviones que cambiarían la forma de combatir quedando inscritos para siempre en las páginas de la historia naval.

Mientras navegantes y conquistadores se abrían paso en los océanos Atlántico y Pacífico, en aguas del Mare Nostrum diversos actores han impuesto su ley con sus flotas en las diferentes épocas. Sucesivos imperios quisieron dominar sus aguas, destacando el poder Otomano, el Imperio español, la Armée Royale francesa, la Mediterranean Fleet británica, la Regia Marina italiana o la KuK Marine austro-húngara. Grandes nombres se han significado en esta lucha como Solimán El Magnífico, Barbarroja, Juan de Austria, Andrea Doria, el duque de Osuna, Abraham Duquesne y Horacio Nelson entre otros.

Lectulandia

Victor San Juan

Breve historia de las batallas navales del Mediterráneo

Breve historia: Conflictos 30

ePub r1.0

FLeCos 01.11.2018

Título original: *Breve historia de las batallas navales del Mediterráneo*
Victor San Juan, 2018

Editor digital: FLeCos
ePub base r2.0

más libros en lectulandia.com

En memoria de Herminio Sánchez Quirós,
de cuya mano entré al Mare Nostrum

Introducción

En el *Mare Nostrum* está el principio de todo; para los que, como otros muchos, nacimos a la mar y la vocación marinera entre sus olas, conociendo la apacible calma, un navegar placentero, su cólera súbita o la adversidad extenuante —incluso barruntando a veces la proximidad de un posible desastre—, el mar Mediterráneo acaba siendo ese viejo maestro, mentor insobornable, al que ni cariños ni zalamerías son capaces de conquistar. Al final, si hemos hecho mal las cosas, nos castigará implacablemente. Pero, también, el Mediterráneo de por sí puede resultar cambiante, caprichoso y tornadizo: hay mucho viento o no hay nada; se abandona el puerto con la mar en calma y, dos horas después, es preciso regresar con una barra de rompientes que estremece el ánimo. La calma de un atardecer solo es prólogo del aterrador zafarrancho en que nos veremos envueltos llegada la oscuridad de la noche; o tal vez no, y la luna riele sobre nuestro rumbo señalando el camino de una isla que, en el Mediterráneo, es el diario ensueño.

Mar de mares; esto es lo que es el Mediterráneo y debió de ser para los antiguos cuando se atrevieron a internarse en él. Desde la costa o los archipiélagos insulares, como Baleares, Córcega y Cerdeña, Sicilia o el inmenso y caleidoscópico paraíso del mar Egeo, se puede acceder a extensiones marítimas como el Mediterráneo occidental entre Baleares y Cerdeña, el encajonado y peculiar mar de Alborán, con sutiles pinceladas atlánticas, el extenso «mar africano» entre Cartagena y el estrecho de Sicilia, el triángulo rectángulo volcánico del mar Tirreno —entre la «bota» italiana, Sicilia y Cerdeña— o la gran vejiga, dividida en dos partes, del Mediterráneo oriental, el mar de Levante de los marinos sicilianos avistado desde la garita de Malta hasta el puerto de Alejandría como puerta del mundo oriental. Al final, tras mucho arar las quillas sus extensiones, ha quedado definida una ruta sobre la carta (pues sobre el agua es imposible) que, arrancando desde Malta y las costas de Sicilia, sigue curso a través del mar Jónico y alcanza las costas occidentales griegas para, dejándolas atrás montando el cabo Matapán, poner proa con rumbo sureste —y con Cirenaica en la amura de estribor— en un largo tramo final que, alejándonos de Creta, nos llevará al destino exótico y seductor de Alejandría.

Sobre esta ruta de casi mil millas, muy transitada en todos los tiempos, se han dado la mayor parte de las batallas y enfrentamientos navales del Mediterráneo. A los antedichos (Actium, Préveza y Lepanto) habría que añadir, en el entorno de la disputada isla de Sicilia, Milas, Ecnomo, Drépano, las Egadas, Estrómboli, Agosta, Palermo y el cabo Passero; sobre la propia península italiana, Nápoles, Otranto y Tarento, e internándose en el mar Egeo se libraron otras muchas, entre ellas Salamina. También están los extremos: la disputadísima isla de Malta contra el poder otomano y el fascismo, y el puerto de Abukir, en el delta del Nilo, refugio de la flota

napoleónica. Mientras, en el término medio, queda el entorno del Peloponeso, con la isla Sapienza y el cabo Akritas en el centro aproximado, donde los siglos han querido ver decidido el futuro de este mar, su cultura y civilización. Es un hecho que Oriente y Occidente, al menos cinco veces —Salamina, Zonchio, Préveza, Malta y Lepanto—, escogieron estas aguas para dirimir diferencias de forma violenta y cruenta.

A lo largo de la historia, se reiteran los mismos lugares: en el golfo de Arta hubo dos batallas (Actium y Préveza); en la bahía de Pilos hubo otras dos (Zonchio y Navarino); por Malta se disputó en 1565 y en 1941; el cabo Passero ha visto también al menos dos enfrentamientos (1624 y 1718), por no hablar de la invasión de Sicilia en la Segunda Guerra Mundial con la operación Husky; en las inmediaciones del cabo Matapán tuvo lugar la batalla de Sapienza, en 1354, y otra famosa en 1941 entre italianos e ingleses; el delta del Nilo acogió el despertar de la guerra naval en 1190 a. C., pero también la pugna entre el poder naval británico y el napoleónico con la batalla de Abukir en 1798. Y el estratégico estrecho de Otranto fue escenario de varias batallas por Corfú, además de un combate en 1617 y otro en 1917, exactamente tres siglos después, durante la Primera Guerra Mundial, y un último en 1940, de forma paralela al ataque de Tarento.

Concluimos así que, en el *Mare Nostrum*, se lucha a menudo en los mismos sitios y casi siempre sobre los lindes de la citada ruta, lo que no quiere decir que en torno a la península ibérica, el estrecho de Gibraltar o la base francesa de Tolón, Túnez e incluso el mar Adriático (batalla de Lissa) no se hayan dado importantes batallas; pero constituyen, realmente, la excepción. En este trabajo nos ocuparemos de las batallas del Mediterráneo después de la Edad Media; aunque no se cumplan siempre los axiomas expuestos —más de una batalla y siempre sobre las mil millas citadas—, vamos a ver hasta qué punto, de forma completamente azarosa, se respetan ambos. No hay más que considerar que Lepanto (batalla que reseñaremos brevemente, puesto que existen excelentes monografías dedicadas a ella) tuvo lugar en el núcleo de dicha ruta, y que la lucha por este bonito puerto medieval del golfo de Patras ha sido incesante desde Marco Antonio y Cleopatra hasta nuestros días.

En quinientos años, la guerra naval en el Mediterráneo conoce cinco grandes momentos: la prolongada campaña contra el turco, que ocupa de 1453 a 1640; el predominio del Imperio español en Sicilia durante los siglos XVII y XVIII; la pugna tras la Revolución francesa entre británicos y galos, seguida de las guerras mundiales. Durante estos períodos, los grandes navíos de vela —antes poco cotizados en el Mediterráneo— comenzaron a ganarle el pulso a la secular galera que, como heredera del trirreme, venía reinando desde la más atávica antigüedad. Pero el flamante navío de línea sería pronto desbancado, a la vuelta de un par de siglos, por el buque de vapor. Puede que este, en mar donde el viento —según el dicho clásico— es «mucho, inexistente o en contra» se las prometiera felices, pero lo cierto es que, en poco más de un siglo, hubo de abdicar irremediamente ante el poderío de la guerra aeronaval, con la que se libraron las últimas y grandes batallas del Mediterráneo. El

recorrido propuesto es un paseo por la historia naval de la galera al portaviones, pasando por el navío de línea, los acorazados, buques torpederos y submarinos, todos los cuales, con mayor o menor fortuna, han combatido duramente y durante largo tiempo en las aguas de este mar secular.

VÍCTOR SAN JUAN

Inventario de las batallas navales del Mediterráneo

1. Batalla de Zonchio (1499)
Venecianos derrotados por turcos.
2. Combate de Formentera (1532)
Españoles derrotados por los piratas berberiscos.
3. Conquista de Túnez (1535)
El emperador Carlos V arrebató la ciudad a los piratas berberiscos.
4. Batalla de Préveza (1538)
Aliados imperiales derrotados por los turcos berberiscos.
5. Batalla de Malta (1565)
Caballeros hospitalarios y España vencen a Turquía.
6. Batalla de Lepanto (1571)
España, Venecia y el papa vencen a Turquía.
7. Batallas de Samos y Quíos (1613)
Escuadra española de Sicilia derrota a los turcos.
8. Batalla de cabo Celidonia (1616)
Flota del duque de Osuna derrota la escuadra del sultán Ahmed I.
9. Bombardeo de Estambul (1616)
Galeras españolas de Sicilia atacan Constantinopla.
10. Batalla de Otranto y Ragusa (1617)
Escuadra del duque de Osuna vence a los venecianos.
11. Batalla de Tarragona (1641)
Galeras españolas rechazan escuadra francesa.
12. Batalla de Barcelona (1642)
Escuadra española vence escuadra francesa.
13. Batalla de Nápoles (1647)
Escuadra española vence flota francesa.
14. Combate de Tortosa (1650)
Galeras españolas capturan una flotilla francesa.
15. Batalla de Alicudi, Stromboli o las Eolias (1676)
Holanda y España aliadas contra flota francesa.

16. Batalla de Agosta (1676)
Holanda y España aliadas rechazadas por la flota francesa.
17. Hoguera de Palermo (1676)
Holanda y España aliadas son derrotadas por la flota francesa.
18. Batalla de Cabo Passero (1718)
Flota española en Sicilia vencida por escuadra británica.
19. Batalla de Tolón (1744)
Flota española rechaza escuadra británica.
20. Batalla de Abukir (1798)
Flota francesa de Oriente derrotada por escuadra británica.
21. Batalla de Navarino (1827)
Británicos, franceses y rusos aniquilan flota turca en Grecia.
22. Batalla de Lissa (1866)
Flota italiana derrotada por la escuadra austriaca.
23. Segunda batalla de Otranto (1917)
Incurción austriaca contra el bloqueo anglo-italiano.
24. Batalla de Tarento y Tercera de Otranto (1941)
Escuadra y mercantes italianos atacados por la flota británica.
25. Batalla de Matapán (marzo 1941)
Escuadra italiana derrotada por la flota británica.
26. Combate de Malta (julio 1941)
Medios sutiles italianos derrotados en Malta.
27. Batalla de verano de 1942 (1942)
Convoy aliado Pedestal atacado por los aliados del Eje.

1

Zonchio (1499). Venecia contra el gran turco

UN RENACIMIENTO AUTISTA

Entre los seres humanos es normal que los problemas absorban y dominen nuestras vidas hasta tal punto que ni siquiera caigamos en los de los demás; este fenómeno, reproducible en todas las épocas y sociedades, se transfiere a los pueblos, vueltos hacia dentro y de espaldas al forastero, incluso cuando este es posible invasor. Al egoísmo exacerbado solemos llamarlo «mirarse el ombligo» y puede ocupar a las naciones durante largo tiempo como una suerte de enfermedad; un autismo que lleva a ignorar los grandes problemas para volver la vista, únicamente, a lo que hay en casa.

Curiosamente, esto sucedió durante el Renacimiento, en la boca de salida de la Edad Media, oscuro túnel que halló su fin entre la toma de Constantinopla por el sultán otomano (1453) y el descubrimiento de América (1492). España, de la mano de los Reyes Católicos, Fernando e Isabel, asumía por entonces importantes desafíos como la expedición al Nuevo Mundo, el primer ensayo de unión imperecedera entre los reinos de Castilla y Aragón y la expulsión definitiva de los musulmanes de la península ibérica con la toma de Granada, sede del reino nazarí. No es de extrañar que un país inmerso en desafíos como la expulsión del ancestral invasor, el ensamblaje de dos reinos tradicionalmente no muy bien avenidos y la apertura hacia amplios horizontes como jamás se hubiera podido soñar mostrara tendencia a mirarse el ombligo. Pero, a sus espaldas, en las aguas añejas del Mediterráneo, seguían sucediendo cosas que nada tenían que ver con estos hechos y que, tarde o temprano, le afectarían.

También estaba Italia. Italia ocuparía el protagonismo absoluto de la época por desarrollarse en ella un movimiento académico, ilustrado y humanista conocido por el nombre de Renacimiento. El Renacimiento es, simplemente, la eclosión de una Europa bárbara, saturada de invasiones, pandemias, miserias y guerras durante siglos medievales, en un florecimiento artístico, cultural y progresista como nunca se había visto antes. La humanidad, de pronto, decidió desprenderse de su vieja piel romana y oscura para emerger, como Venus de las aguas, con una imagen profundamente atractiva, renovada y... autista de pies a cabeza, puesto que si diferentes países y naciones pueden estar vueltos hacia sí mismos, en ningún lugar como aquel en que proliferaban reinos, señores y ciudades mercantiles como la Italia del siglo xv.

El ancestral papado se embarcó alegremente en estos nuevos vientos de la mano de pontífices como Martín V, de la prestigiosa familia Colonna, que recuperó el prestigio de la institución consolidando el Estado italiano; Eugenio IV, el cual, a pesar de las dificultades, implantó en Roma un Gobierno con humanistas y artistas florentinos, presidido por el erudito griego Besarión; y Nicolás V, bibliófilo hasta la médula, que creó la gran Biblioteca Vaticana a imitación de la de Alejandría enviando agentes en busca de manuscritos y creando una escuela de traductores y estudios clásicos. En el resto de Italia, las diferentes familias gobernantes —Visconti y Sforza en Milán, los Medici de Florencia o los Aragón en Nápoles y Sicilia (parientes de los Reyes Católicos)— seguían por el mismo camino. Los Estados de la península italiana (ducados de Milán y Saboya, repúblicas de Florencia, Génova y Siena o los pequeños marquesados de Saluzzo, Mantua o Monferrato) rivalizaban entre ellos y con el más grande, el reino de Aragón —que poseía todo el mediodía italiano, Cerdeña y Sicilia—, por ser los más avanzados, modernos y renacentistas, patrocinando a artistas e inventores, reclutando pintores y promocionando literatos, muchos de los cuales no eran más que paniaguados. Pero sus señores habrían estado dispuestos a eso y mucho más con tal de poder permitirse el lujo de proclamar que eran los más avanzados, cultos e instruidos de su tiempo.

Solo Venecia, sin volver la espalda al Renacimiento, parecía verdaderamente preocupada por el peligro. Desde que saqueó Constantinopla en 1204 y venció a su gran rival, Génova, en la guerra de Chioggia (1376-1380), llegando con sus vanguardias (tres viajeros venecianos, Marco, Nicolás y Mateo Polo) hasta el Imperio chino y la corte tártara de Kublai Khan, la república de Venecia se había expandido hacia Oriente tanto por las costas dálmatas y albanas del Adriático como por las islas del Jónico (Corfú, Levkás, Cefalonia y Zante), la península de Morea, en el Peloponeso, y, más allá, la propia isla de Creta e incluso Oriente Medio. Inevitablemente, esta red de factorías y emporios comerciales chocó contra el Imperio turco del sultán Mahomet II el Conquistador, que, tras la toma de Constantinopla en 1453, había consolidado sus territorios sobre una plantilla prácticamente calcada del extinto Imperio bizantino. Cuando murió Mahomet, en 1481, su hijo Bayezid II (Bayaceto para Occidente) tenía muy claro por dónde seguir: la expansión de su imperio hacia el oeste a costa de la cristiandad. Y la primera gran presa que resaltaba, conspicua, a ojos de los musulmanes otomanos, era la península itálica, saturada de maravillosos mecenas, artistas, escultores, pintores y escritores que solo sabían pensar, con irresponsable autismo, en el brillo y fama de sus propias obras.

Únicamente un papa, Pío II (de nombre Eneas Silvio Piccolomini) pareció darse cuenta del problema que afrontaba Venecia y, por ende, toda la península italiana y la cristiandad durante su papado de 1458 a 1464. Era un cultivado humanista, orador y escritor que, en el congreso de Mantua, trató de conjurar la amenaza del gran turco mediante una nueva alianza europea que promoviera otra cruzada. Al encontrar una

fría respuesta, este honesto y práctico pontífice dejó la pintura, la pluma y los libros para tomar la espada, ingresó en la orden cruzada y encabezó en persona la lucha contra el sultán otomano. Desgraciadamente, cuando esperaba en Ancona a las galeras venecianas que le iban a llevar a Oriente, murió de forma prematura. Antes de hacerlo, sin embargo, pudo hacer un gran reproche a la república: «¡Ay, pueblo veneciano! ¡Cuán envilecido está vuestro antiguo carácter!». Pero los venecianos replicaron con su máxima clásica: «Siamo veneciani, poi Christiani», es decir, «Primero somos venecianos, luego cristianos», que dejaba las cosas, y los peligros, bastante claros.

Sucesores como Sixto IV, lejos de retomar el legado de Pío II, volvieron a los temas locales fortaleciendo el Estado pontificio y actuando como pacificadores entre los diferentes señores italianos. Paso positivo, eso sí, fue la constitución de la Liga italiana en 1455 por parte de Milán, Venecia, Florencia, Nápoles y los Estados del papa, llevada a cabo —con gran oportunidad— tras la caída de Constantinopla en 1453; pero la alianza acabó relegada víctima de los intereses particulares y se configuró realmente como bloque ante otro peligro que se anticipó al turco: Francia. Como siempre tan a favor de los designios de la Sublime Puerta (con la que llegaría a pactar durante el siglo siguiente), Francia todavía estaba escocida por la expulsión de Nápoles y Sicilia que había realizado el reino de Aragón de manos de brillantes marinos como Roger de Lauria y reyes audaces como Pedro III el Grande en plena Edad Media, a fines del siglo XIV. Este último, además, había rechazado la posterior invasión de Cataluña llevada a cabo por el rey de Francia, Felipe III el Atrevido, muerto en el intento (1285). Desde Carlomagno, para Francia, la península italiana había sido siempre el objetivo y los ducados más próximos, como Milán y Saboya, padecieron las consecuencias.



Imagen del papa Pío II, Eneas Silvio Piccolomini. Mientras el resto de la Italia medieval salía del túnel de la Edad Media, deslumbrada por el brillo y esplendor del Renacimiento y sus logros artísticos e ilustrados, este pontífice, cruzado por vocación, trató de dar ejemplo tomando la espada contra el peligro turco; desgraciadamente, muy pocos le hicieron caso.

El rey Carlos VIII, tras la regencia de su prudente hermana Ana de Beaujeu, decidió lanzarse a la aventura mediterránea, perpetuando el legado de sus antepasados. Lo hizo, eso sí, prudentemente, constatando que los Reyes Católicos, apartados de sus parientes de Nápoles y obsesionados por la enfermiza política matrimonial de la reina Isabel —que tantas desgracias traería a la familia y a su propio reino—, no iban a intervenir. Contaba también con la aquiescencia del rey Enrique VII de Inglaterra y el emperador Maximiliano de Habsburgo. Libre de trabas, durante el año 1493 pudo prepararse a conciencia para la invasión de Italia. Ocupaba el solio pontificio desde el año anterior un papa hispano, Alejandro VI, que, lejos de actuar a favor de España (estaba irreconciliablemente enfrentado a los Reyes

Católicos por negarse a ennoblecer a su hijo, el inquietante y perverso César Borgia), mantuvo siempre una ambigua y detestable política a favor de intereses personales que retrotrajo al Vaticano a la época medieval. Carlos VIII de Francia necesitaba una excusa para invadir Italia y, previo acuerdo con Alejandro, utilizó sus derechos a la corona napolitana a la muerte del rey, Ferrante I.

Sin embargo, cuando Ferrante falleció, el papa coronó a Alfonso II para sorpresa del rey de Francia. Este reclamó entonces derechos al ducado de Milán, aprovechando la ambición de un usurpador, Ludovico Sforza, por apoderarse de él. Así pudo irrumpir en los dominios italianos con un imponente ejército apoyado por el más poderoso parque de artillería empleado hasta entonces. Ludovico, protegido por los franceses, se coronó en Milán, casando con Beatriz de Este para formar una de las más características, efímeras y autistas cortes renacentistas, en la que campó a sus anchas Leonardo da Vinci. El siguiente Estado en la lista era Florencia, aliada de Nápoles. Surgió allí un monje dominico, Girolamo Savonarola, prior del convento de San Marcos, que, junto con el regreso a las esencias de la Iglesia católica, propuso a los atolondrados florentinos una república favorable a Francia. Los franceses pasaron de este modo por un país donde se terminaron los festejos para rendir culto a las purgas y penitencias.

Finalmente excomulgado por desobediencia, Savonarola tampoco tuvo mucho recorrido: en 1498, hartos los florentinos de beaterías inquisitoriales, lo quemaron por hereje en la plaza de la Señoría. Fue uno de los resultados menos renacentistas y más profundamente medievales de la invasión francesa. A continuación de Florencia, estaba el papa que, mientras los franceses invadían sus territorios el 27 de noviembre de 1494, se refugió en el castillo de Sant Angelo; su «leal» hijo, César, se pasó al bando francés. Carlos VIII pudo entrar así en Roma el 27 de diciembre del mismo año. El 18 de enero firmaba el papa Alejandro su capitulación, proclamando a Carlos como rey de Nápoles. Alfonso II abdicó en su hijo Ferrante II, y ambos se refugiaron en la isla de Ischia, y el rey francés entraba también en Nápoles el 20 de febrero de 1495. Lo había conquistado todo con tanta facilidad que Alejandro, despectivo, llegaría a decir que no lo hizo con armas, sino con tiza para marcar lo que era suyo.

Los Reyes Católicos quedaron, como Venecia, desbordados por el alud francés; rechazados sus embajadores por Carlos VIII, remitieron a Sicilia un ejército expedicionario de veteranos de la conquista de Granada bajo el mando de un anónimo capitán de la casa de Aguilar, Gonzalo Fernández, que exigió a Ferrante II la concesión de seis plazas en Calabria como «cabeza de puente» para la reconquista de Nápoles. A la vez, la escuadra de galeras de Sicilia, bajo el mando de Galcerán de Requesens, se unió a las fuerzas navales sicilianas. Durante el verano de 1495 Carlos VIII, dando por terminada la conquista, regresó a Francia y dejó al duque de Montpensier a cargo del Gobierno napolitano. Las galeras de Aragón y Venecia obtuvieron muy pronto el dominio marítimo, quedando los franceses aislados en el sur.

Gonzalo llegó a Mesina en marzo de 1495; sabedor de que Ferrante II ya había iniciado la reconquista de su reino, decidió apoyarle pasando a la península, pero fue derrotado el 21 de junio en Seminara por el señor de Aubigny. Se retiró, no obstante, sin grandes pérdidas, iniciando una guerra de guerrillas en Calabria. Ferrante, entretanto, había recuperado Nápoles, y los venecianos desembarcaron en Apulia, por lo que Montpensier quedó acorralado por tres sitios diferentes. A partir del verano el francés fue encastillándose en diversas fortalezas que, poco a poco, durante el invierno, fueron expugnando los españoles. En la primavera de 1496, Gonzalo Fernández, pronto conocido como el Gran Capitán, alcanzaba su primera victoria en Laíno. Ante el acoso de sus adversarios, Montpensier concibió un gran campamento fortificado en Atella que, tratado por Gonzalo con las mismas técnicas de asedio empleadas en Granada, capituló el 27 de julio de 1496. Culminó así la reconquista de Nápoles solo diecisiete meses después de que Carlos VIII hubiera entrado en ella.

La derrota gala era, una vez más, total; el rey francés, además, perdió la influencia sobre Navarra, la isla de Cerdeña, Rosellón y el Franco Condado, y falleció —probablemente del disgusto— en Amboise en el año 1498. Heredó el trono de Francia su primo, Luis XII, preocupado por la prosperidad del país y que no se embarcaría fácilmente en aventuras invasivas, aunque mantuvo, hasta su muerte en 1515, tropas en Italia, a las que el Gran Capitán tendría que volver a derrotar en un segundo conflicto, ya entrado el siglo XVI. Lo cierto, sin embargo, era que mientras el gran peligro anunciado por Pío II tomaba forma en el este, los reinos cristianos se dedicaban a pelear e invadirse entre ellos, disputándose un territorio de autistas en completa desunión.

EL PELIGRO OTOMANO

El sultán Bayezid II se habría lanzado sobre Occidente y la península itálica a fines del siglo XV de no tener sus propios problemas. Contaba para ello con la inspiración de un antepasado del mismo nombre, Bayezid I, apodado *Yıldırım* (“el Rayo”), que venció a los serbios en Kosovo y a los húngaros en Nicópolis antes de sucumbir derrotado por el «peligro tártaro», Tamerlán, que le hizo prisionero en 1402. Pero sufría graves problemas familiares a causa de su hermano, Djem, que le disputaba el trono. Tras una feroz revuelta fallida, Djem escapó a la isla de Rodas, donde los caballeros hospitalarios de San Juan, custodios del enclave, le remitieron directamente al papa Inocencio VIII, antecesor de Alejandro. Viendo las posibilidades que ofrecía como candidato al trono del sultán, el papa se lo presentó a Carlos VIII de Francia, pero este, demasiado obsesionado por Italia, no hizo mucho aprecio, así que el bueno de Djem terminó pensionado en el Vaticano a cargo de un nuevo papa, Alejandro VI, proclamado como dijimos en agosto de 1492, poco antes de que Cristóbal Colón llegara a América en octubre.

Tuvo entonces lugar una de las más vergonzosas páginas de la «diplomacia» vaticana. La existencia de Djem, bien utilizada por la cristiandad, podía haber mantenido el Imperio turco dividido y debilitado durante largo tiempo. Pero el papa Alejandro, cuando Bayezid II le ofreció trescientos mil ducados por la vida de Djem, lo despachó, víctima de los venenos Borgia, en febrero de 1495. Liberado del rival, el sultán pudo empezar a pensar en sus futuras conquistas occidentales. De hecho, el camino marcado por su padre Mahomet II el Conquistador apuntaba hacia allí: después de Constantinopla, la siguiente en la lista era Venecia. Entre 1463 y 1479, Venecia y la Sublime Puerta habían estado en guerra por las posesiones en el mar Egeo, Grecia y las islas Jónicas. Al final de la misma, los turcos tenían ya el doble de enclaves que Venecia en suelo griego, pues habían conquistado las islas de Negroponte y Scutari. No hubo enfrentamiento entre ambas flotas; durante la toma de Constantinopla, Mahomet II había podido comprobar que la suya estaba lamentablemente anticuada, en métodos y tácticas, con respecto a la veneciana y genovesa, que se pasaron medio siglo XIV guerreando entre ellas. Los turcos apostaban aún por la utilización masiva de buques ligeros de remo —fustas y galeotas— para abordar los bajeles de alto bordo enemigo, en lo que fracasaron completamente. Era necesario que carpinteros y comandantes turcos se beneficiaran de la experiencia de los marineros bizantinos, genoveses y venecianos capturados en la ciudad para ponerse al día, y esto no se consigue en apenas diez años.

Llegada la paz, la república logró recuperarse con Chipre en 1489 obligando a su reina veneciana a entregarle esta isla. Luego, mientras llegaba la invasión de Italia por Francia, Venecia procuró mantenerse al margen de la triple alianza —Florencia, Nápoles y papa—, disuelta como un azucarillo ante la simple presencia francesa. La república era enemiga natural de Nápoles, pues disputaba con este reino por la entrada del Adriático, el estrecho de Otranto. Así, no dudó en alinearse con el vencedor, Aragón, y obtuvo puertos en Apulia por su colaboración para derrotar a los franceses; también, en tierra, consiguió territorios milaneses auxiliando luego a Luis XII, lo que le permitía afianzar sus posesiones en la Romaña tras la inevitable caída de César Borgia. Pero, en 1499, de nuevo surgió el peligro otomano, junto con la revelación de que el portugués Vasco de Gama había encontrado la ruta de navegación que conectaba Lisboa con la India, desbaratando la conexión comercial veneciana. Los turcos de Bayezid II, se decía, estaban preparando una formidable flota de doscientos sesenta bajeles, con sesenta y siete galeras de combate, en los astilleros de Constantinopla. Venecia, alarmada, miró a su arsenal y comprobó que, tras las guerras contra Francia, solo quedaban operativas ¡trece galeras en pie de guerra!

Con la urgencia del momento, el Senado nombró un capitán general, Antonio Grimani, que se había destacado durante la guerra naval contra Francia en 1495; su verdadero mérito, sin embargo, era proceder de buena familia y consolidarse como uno de los mejores brókers del Rialto, es decir, la bolsa veneciana. A la sazón,

Grimani, de sesenta y cinco años, habría preferido que le promocionaran al puesto de dux antes que al de comandante de la flota. Pero el duque de Medina Sidonia en 1588 aceptó el encargo y prometió armar otras diez galeras de su bolsillo, lo que pareció dejar satisfecho al Senado. Los espías confirmaron entonces que el objetivo de la flota de Bayezid II no era otro que la isla de Corfú y el estratégico puerto veneciano de Lepanto, en el golfo de Patras. Por fin, el exhausto arsenal veneciano pudo proporcionar a Grimani cuarenta y cuatro galeras de combate clásicas, doce modernas galeazas de alto bordo con poderosa artillería, cuatro naos veleras de más de mil toneladas cada una y veinticuatro buques mercantes de transporte, con unos veinticinco mil soldados y marineros a bordo. A primeros de mayo de 1499, sin pensarlo más, Grimani puso proa a la isla de Chioggia y el paso del Brandolo para salir al Adriático con su numerosa escuadra.



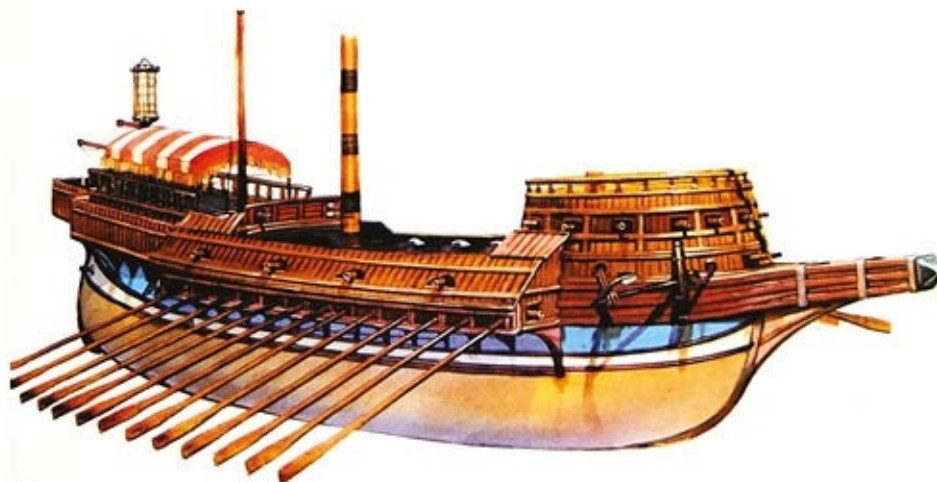
Antonio Grimani; procedente del mundo económico del Rialto veneciano, este bróker del Renacimiento cimentó una notable carrera política, pero no pudo evitar que el Senado le designara para el mando de la flota de la Señoría a finales del siglo XV para detener los planes del sultán Bayezid II; el resultado fue la desastrosa batalla de Zonchio (1499).

Los turcos, por su parte, avanzaban decididos por las costas del Peloponeso. Su objetivo era doblar el cabo Matapán y luego el Akritas y la isla Sapienza para penetrar en el mar Jónico rumbo al golfo de Patras, hacia el que había encaminado sus pasos el ejército turco por tierra. La impresionante flota de Daud-Bajá tenía como misión respaldar desde la mar el asalto a la estratégica plaza de Lepanto, situada en el centro neurálgico de dicho golfo, donde se prolonga hacia el este cambiando su nombre por el de Corinto. Daud podía contar con sesenta y tres galeras de guerra y treinta galeotas menores, además de veinte grandes carracas y un centenar de variopintas embarcaciones de transporte, así que la comparación de fuerzas frente a los venecianos era ventajosa para los turcos en galeras, sesenta y tres frente a cuarenta y cuatro pero inferior en grandes buques veleros, veinte frente a veinticuatro.

Las grandes carracas habían sido tradicionalmente barcos mercantes durante la Edad Media; pero, en la toma de Constantinopla —cuarenta años atrás—, bizantinos y venecianos las emplearon con éxito contra los turcos; en concreto, el 20 de abril de 1453, cuatro naos de alto bordo bajo el mando del capitán bizantino Flatanelas desafiaron, frente a las murallas de la ciudad, a la masiva flota turca del almirante Baltha-Ogue (llamado Baltoglú por los cristianos), que fue vencida estrepitosamente. Los grandes mercantones, con sus altas cubiertas inaccesibles, se defendieron con uñas y dientes desde arriba con armas incendiarias y arrojadizas, de tal forma que ni siquiera la élite del ejército turco, los jenízaros del sultán Mahomet II, fueron capaces de abordarlos. Inevitablemente, el éxito los puso de moda como unidades de combate que, en Zonchio, volverían a luchar.

Los venecianos prepararon varias carracas con los costados protegidos, bien provistas de material de guerra y llenas de soldados con armadura, del rango de las mil toneladas, bajo el mando de Alvise Marcello. Por su parte, los turcos se hicieron con una enorme nave de mil ochocientas toneladas, donde embarcó Borrak Reis al mando de una auténtica multitud de ¡mil jenízaros! Tampoco estaba mal la del peor pirata turco de la época, Kemal Reis (conocido por el sobrenombre de Camali por los cristianos), que desplazaba alrededor de mil doscientas toneladas, con setecientos temibles guerreros jenízaros a bordo. Pero, a pesar del poderío de ambos mastodontes otomanos, los comandantes turcos seguían acomplejados frente a los cristianos y, especialmente, frente a venecianos y genoveses, que demostraron repetidas veces su destreza en la mar vencéndolos. Por ello, a pesar de su superioridad numérica en galeras, Daud-Bajá tenía muy claro que podía perder cualquier desafío ante la flota veneciana; las dos gigantescas naos de Borrak y Kemal nada garantizaban ante la

mayor proporción de buques venecianos de alto bordo, y, sobre todo, de los más avanzados barcos de la época, las galeazas, su flota no tenía ¡ni una sola!



Interpretación de galeaza veneciana. La auténtica arma secreta de los venecianos en la mar era este desarrollo de la clásica galera, un potente buque de alto bordo dotado de poderosa y versátil artillería, producto de su arsenal. Los turcos no fueron capaces de imitarlas hasta bien entrado el siglo XVI.

Las galeazas eran galeras de alto bordo, que podían afrontar navegación de altura y estaban armadas con potente artillería. Invento completamente original del arsenal veneciano, conceptual y constructivamente se hallaban muy alejadas de una nao pesada. En los tapices de la batalla de Lepanto están fielmente representadas: galeras gruesas de alto bordo, con altas proas cerradas por medio de una corulla (castillo de proa) de sección semicircular donde se montaban una decena de cañones y culebrinas para tirar en cualquier ángulo. Sobre el talar y cámaras de boga, en los costados, se disponían también piezas de artillería, igual que en la carroza, muy sólida y bien defendida, como un auténtico alcázar. Arbolaban tres palos de velas latinas triangulares, pero su propulsión fundamental era la clásica mediterránea, es decir, el remo. Las atarazanas de Constantinopla no sabían construir semejantes unidades, así que Daud-Bajá debía compensar la falta de ellas con las clásicas fustas y galeotas, ágiles y ligeras embarcaciones de remos para llevar a cabo la única forma de ataque naval que los turcos ejecutaban con soltura: el ataque masivo rodeando los barcos enemigos para asaltarlos después en sangrientos abordajes. En cualquier caso, el almirante turco, consciente de la prioridad de su misión sobre Lepanto y las limitaciones de su escuadra, no buscaría el combate en absoluto, sino que se limitaría a repeler con sus mejores buques las acometidas venecianas.

LA EXTRAÑA BATALLA DE ZONCHIO

Aunque inferior numéricamente, dada la evidente superioridad tecnológica de sus buques y la supuesta destreza de sus marinos, en Zonchio la escuadra veneciana debería haber tenido al alcance un rotundo triunfo teniendo en cuenta que el enemigo se replegaba sobre sí mismo y le cedía toda la iniciativa. Sin embargo, esto no sucedió así. La batalla de Zonchio resultó ser una serie de escaramuzas de varios días, extraña batalla naval en la que el adversario que no quiso ganar. Los turcos acabaron su propósito, puesto que sus enemigos, potencialmente superiores, no se emplearon a fondo poniendo toda la carne en el asador en ningún momento. Los grandes líderes permitieron, eso sí, que una serie de individualidades marginales se lucieran en furiosos combates y escaramuzas.

Sin embargo, por el número de buques participantes y la capacidad destructiva de ambas escuadras, si la flota veneciana al completo hubiera atacado con decisión a su igual otomana aquel mes de agosto de 1499, una tremenda masacre similar a Lepanto podría haberse producido setenta y dos años antes, con la previsible victoria cristiana y la retirada hacia Oriente de los marinos turcos. Lo que habría evitado más de medio siglo de acoso y asedio otomano en el Mediterráneo central y occidental y, sobre todo, el absoluto dominio turco del mar que se produjo en estas aguas de 1533 a 1543 con todas sus gravísimas consecuencias, que se verán en próximos capítulos. Zonchio fue, así, la gran oportunidad perdida; o, siendo más crueles, la gran pifia veneciana. La Señoría quedó con toda su gloria naval convertida en disfraz de opereta mientras el asequible enemigo se escapaba vivo.

Los turcos, con su flota de más de doscientos barcos con treinta y siete mil hombres a bordo, doblaron el cabo Akritas el 24 de julio en absoluto desorden, incapaces —según las pequeñas naves venecianas que los observaban— de mantener un mínimo orden o formación. Allí los avistó, a unas cinco millas, la escuadra veneciana; pero, necesitados los otomanos de todas las escalas de cabotaje posibles, y viendo al enemigo dispuesto para combatir, Daud-Bajá prefirió decepcionarle entrando en el Porto Longo de la isla de Sapienza, frente a la fortaleza de Modona o Metone. Por su parte, en vez de atacar a los turcos en el fondeadero abierto (tal como los genoveses hicieron aquí con los venecianos en 1354, cuando Paganino derrotó a la flota de Pisani), Grimani optó por echar el ancla veinticinco millas más al norte, a barlovento de su enemigo, donde se limitó a esperar. Allí quedó bloqueado, pues el viento del norte arreció; mientras tanto, los turcos, navegando a remo muy cerca de la costa, fueron desplazándose hacia el cercano puerto de Pilos, bien resguardado por la isla de Esfacteria, conocido también como Zonchio o —durante el siglo XIX— Navarino, enclave sobre el que las batallas del Mediterráneo, obstinadamente, se empeñarían en reincidir.

El 12 de agosto, viento y aguas se tranquilizaron; Grimani, con toda la escuadra veneciana (ciento veintitrés unidades), pudo dirigirse al sur para interceptar la salida de los turcos hacia el golfo de Patras. Llegó justo a tiempo, con viento en popa. La formación veneciana ofrecía imponente aspecto, con las grandes naos veleras y

galeazas precediendo a las galeras convencionales para quebrar el orden de la formación enemiga a base de artillería. Por su parte, los turcos salían de Zonchio precedidos también por los buques de alto bordo que servían como referencia para mantener la formación unida ante el inminente ataque enemigo. Todo parecía ir a resolverse en multitudinaria y confusa batalla naval (con la previsible y masiva melé como infernal núcleo del combate) cuando sucedió algo incomprensible: sonaron las trompetas y una carraca, con un peculiar marino a bordo. Andrea Loredan solicitó permiso a Grimani para cambiarse por alguna de las naos de alto bordo y afrontar, en combate singular, al enorme mastodonte que se veía al frente de la flota turca, sin duda bajo el mando de Kemal Reis, con el que Loredan al parecer tenía alguna cuenta pendiente.

Un comandante serio debería haber reprendido duramente a semejante inoportuno o echarlo con cajas destempladas; no solo por haber abandonado su lugar de vigilancia en Corfú, sino también por poner en peligro el ataque masivo sobre la flota turca, dispersando la atención veneciana. Loredan no solo era un desertor (por abandonar su puesto), un vanidoso engreído (por creerse protagonista de la jornada) y un estúpido (por desbaratar con su aparición el ataque veneciano), sino que también, para terminarlo de arreglar, estaba equivocado: aquel enorme buque no estaba bajo el mando de Kemal sino de Borrak Reis, como sabemos. Grimani, mando naval político, tal vez pensara que un idiota a mano era mejor que tener que arriesgarse personalmente al frente de la flota; o tal vez, como César, quiso contentar su hueste complaciendo a aquel temerario dispuesto a llevarse todas las tortas. El error monumental del que tendría tiempo de arrepentirse, tras reprochar a Loredan su acto de forma poco convincente, fue que Grimani no solo no ordenó arrestarlo, sino que ¡le dio permiso para lo que pedía! El propio almirante veneciano convirtió así su flota de compacta tropa de guerreros en cómoda *troupe* de espectadores sin más preocupación que el numerito circense a cargo de Loredan, privados de todo ardor combativo. No cabe mayor desatino.

Andrea Loredan no se hizo de rogar; inmediatamente saltó a bordo de una de las naos de alto bordo, la *Pandora*, con quinientos hombres a bordo armados hasta los dientes. En aquella época, desde luego, la mentalidad medieval imperaba todavía — con ventaja— sobre el sentido común, pues al guerrero temerario no tardó en salirle escudero, Alban d'Armer, que siguió la estela de la *Pandora* con su nao de quinientos hombres a bordo. Se trataba, pues, de un desafío entre mastodontes: la nao de Borrak con un millar de jenízaros contra las de Loredan y d'Armer con igual número de soldados venecianos listos para el combate. Ambas embarcaciones venecianas, navegando con soltura viento a favor, alcanzaron sin dificultades el gran buque de Borrak y abordaron sus proas con un estrépito que acalló los gritos de guerra de turcos y cristianos. La gran masacre estaba a punto de dar comienzo y un artista veneciano, a poco tiempo del hecho, tuvo la atención de realizar un minucioso grabado donde pueden verse, en primer plano, ambas embarcaciones venecianas, casi

amura contra amura, abarloadas sobre el costado de babor del mastodónico barco de Borrak. Las velas de todos están recogidas en calzones, una nube de flechas cae sobre todos los buques y mientras los guerreros de Loredan y d'Armer, protegiéndose con sus escudos, tratan de saltar de los castillos de proa del *Pandora* al combés del navío otomano, desde la proa del navío de Alban d'Armer varias piezas de artillería disparan con furia hacia el castillo de proa turco, donde surgen las llamas. Aferrados los buques borda con borda, sobre las altas cubiertas se traba así un feroz combate cuerpo a cuerpo; pero más abajo, en la superficie de la mar, varias pequeñas fustas y galeotas otomanas tratan de sorprender y asaltar las naos cristianas escalando por los costados y fracasando estrepitosamente en el intento.



Grabado con la acción de apertura de la batalla de Zonchio, en la que las naos venecianas de Loredan y d'Armer acometen al mastodonte de Borrak Reis con mil jenízaros a bordo. A pesar de su espectacularidad, resultó una masacre desastrosa, pues desmanteló la atención veneciana y dejó en agua de borrajas el ataque coordinado de toda la flota cristiana.

En la realidad, mientras esta lucha a vida o muerte entre las tres naos tenía lugar, se acercó a ellas otra embarcación de alto bordo, la auténtica de Kemal Reis, de mil doscientas toneladas y con setecientos jenízaros a bordo como se dijo, que pasó inmediatamente a bombardear los buques cristianos con artillería, pero sin trabarse con ellos en combate cuerpo a cuerpo porque, probablemente, la constelación de fustas y galeotas en las inmediaciones no se lo permitía. Una vez más, el desorden turco impidió a sus capitanes lograr superioridad en el punto crucial del combate, pues si Kemal se hubiera aferrado a cualquiera de los buques cristianos y le hubiese pasado toda su masiva fuerza de abordaje, los otomanos habrían decantado el combate a su favor. En lugar de ello, lo que sucedió fue que la gran embarcación de Borrak, saturada de impactos de artillería y flechas incendiarias, se prendió fuego espectacularmente por la proa, amenazando las llamas el pañol de municiones. En el

momento más impresionante de la batalla de Zonchio —en esto tan parecida a Abukir, tres siglos después—, el mayor buque de la flota, en torno al cual se había trabado el combate, estalló en aterradora explosión que estremeció ambas expectantes flotas. Luego, los palos de las tres naos unidas se desplomaron como árboles rendidos por el huracán en medio de un cegador palio de humo y, finalmente, el *Pandora*, el buque de Borrak y el de Alban d'Armer se hundieron espectacularmente, mientras el astuto Kemal, literalmente salvado por la campana, se apartaba largando velas de aquel infierno. Su homólogo Borrak murió con su gigantesco barco, alguien creyó ver al temerario Loredan entre las llamas (con el pabellón de San Marcos en las manos) antes de desaparecer para siempre víctima de su propia temeridad y Alban d'Armer, que trató de ponerse a salvo saltando a un bote, fue capturado por una de las fracasadas galeotas turcas y aniquilado. Los otomanos pudieron salvar algunas decenas de hombres, pero los venecianos de ambas naos naufragadas perecieron en su totalidad.

Entretanto, la gran batalla debió generalizarse, puesto que las trompetas de Grimani se desgañitaban dando orden de ataque general. Pero no lo hizo. El comandante de las naos venecianas, Alvise Marcello, intentó abrirse paso para alcanzar sus iguales otomanas, pero tropezó con una galeaza de su mismo bando antes de poder lograrlo. Alcanzados al fin los barcos otomanos tras la colisión, se enredó con dos naos turcas y fulminó una de ellas a base de artillería; aferrado a la otra, los guerreros venecianos de armadura redujeron la dotación de jenízaros y tomaron el buque enemigo. Pero el resto de naos otomanas, sin llegar al abordaje, sometieron al buque de Marcello a un duro cañoneo con sus cañones pedreros. Grandes piedras de setenta kilos lapidaron la nao insignia veneciana, y Marcello, herido en una pierna y con varios muertos y grandes destrozos a bordo, tuvo que ordenar la retirada. Otra de las naos, la *Brocheta*, que desplazaba la tercera parte que la extinta *Pandora* y era, por tanto, un barco pequeño, se internó con media docena de compañeros en el mismo sector dominado por la artillería turca y fue rápidamente echado a pique por los cañones pedreros otomanos, aunque pudo rescatarse a su dotación. Vista la vulnerabilidad de los altos costados de las naos ante proyectiles turcos bien dirigidos, el resto de ellas, que eran carracas mercantes, decidieron mantenerse al margen.

Las grandes y poderosas galeazas seguían a las naos, pero solo una entró en combate, y se dejó sentado lo que pudo haber sucedido de haberlo hecho todo el escuadrón. Los turcos la rodearon rápidamente y pareció que el moderno buque veneciano no tendría salvación. Pero, encastillados en la corulla de su castillo de proa circular, los baluartes de madera de las bandas con cubiertas protectoras y la fortificación del alcázar de popa, resultó hueso imposible de roer para los turcos, que se dejaron algunas galeotas y decenas de hombres en el intento. Sus compañeras, embarcaciones expresamente construidas para el combate, prefirieron no afrontarlo, puede que estremecidas por la tragedia sufrida por los buques de Loredan y d'Armer

o tal vez desorientadas por la prudente actitud de las carracas mercantes en vanguardia, que se retiraron inconfundiblemente del combate. Peor que las galeazas se comportaron las galeras, que, constituyendo grueso y espina dorsal —por su número— de la flota, permanecieron al margen, expectantes de lo que hacían Loredan, las grandes naos de vanguardia y las galeazas sin ninguna intención de empeñarse, desprotegidas como iban y con escasa artillería, en la lucha. «¡Colgadlos! ¡Colgadlos!» fue el grito en que, según fuentes venecianas, prorrumpió toda la flota; los cronistas olvidaron, tal vez, que la mayor parte de la escuadra la constituían las galeras y galeazas. Sin poner en cuestión la veracidad de los testimonios, cabe dudar de que la gran mayoría de los marinos italianos reclamaran horca para sí mismos. Solo cabe concluir con lógica que los pocos buques que entraron valientemente — como era su deber— en combate reprocharon a sus compañeros su actitud, pero en completa minoría.

Grimani, decepcionado con su gente, decidió reagrupar su flota para dar la correspondiente bronca a sus capitanes en el puerto de Zante, isla desde la cual podía controlar la aproximación turca al golfo de Lepanto. Daud y Kemal no dudaron en aprovechar la oportunidad; comprobada la retirada veneciana, decidieron ir avanzando, muy pegados al litoral del golfo de Ciparisia o Arcadia, con rumbo norte, hacia el golfo citado, con el costado de babor protegido por las fuerzas terrestres que iban progresando por la costa. Así que, mientras los venecianos trataban de aclarar qué diablos había pasado, los turcos, convencidos de su falta de competencia en batalla naval, en vez de perder el tiempo con psicoanálisis se abrían camino como podían hacia el objetivo. Con mentalidad política, Grimani concluyó que faltaba autoridad en los cuadros superiores de la escuadra veneciana; decidió remediarlo dando atribuciones a sus subordinados, pero estos no quisieron la responsabilidad y le devolvieron la pelota. Al final, en pleno enjuague político, llegaron una veintena de naos francesas enviadas por el rey Luis XII, con lo que la moral cristiana subió notablemente. Todos prometieron que lo del día 12 no volvería a suceder, y se dispusieron para el combate.

La autoridad y combatividad, evidentemente, no eran las mejores virtudes de la Armada veneciana de fines del siglo xv. Pero en nada ayudó la permisividad del comandante general con bravuconadas como las de Loredan, que dismantelaron el ataque general cuando estaba a punto de consumarse. En el orden táctico, el empleo de grandes naos, como en Constantinopla, en vanguardia de la flota, resultó un desastre: los capitanes de estos buques aún no los manejaban con soltura en combate, polarizaban toda la atención combativa dejando al margen a las galeras y demostraron su vulnerabilidad ante los cañones pedreros otomanos. En este sentido, la incorporación de otras veintidós naves francesas bisoñas, lejos de constituir un refuerzo, incrementaba aún más las dudas y vacilaciones, con los nefastos resultados que veremos a continuación. No sería hasta mucho después, en las batallas del siglo xvi —especialmente en Lepanto (1571)—, cuando, eliminadas las naos de las

escuadras de combate, las galeras pudieron presentar frentes de batalla compactos y homogéneos literalmente como escuadrones terrestres, mientras las galeazas ocupaban un simple puesto auxiliar. Este fue el modo en que se combatiría en el Mediterráneo durante mucho tiempo, hasta que la batalla del cabo Celidonia (1615), que veremos en el capítulo 4, lo cambió todo.

Pero sigamos con el triste rosario de acontecimientos de Zonchio, aquel mes de agosto de 1499 en que Venecia trató de detener el empuje otomano. El 20 de agosto, una semana después del desastre del encuentro frente a Pilos, repuestas las bajas y despejadas las cabezas de las «telarañas» generadas en el confuso encuentro inicial, Grimani decidió detener el avance costero turco atacando su fondeadero con brulotes incendiarios. Seis pequeñas carabelas fueron descargadas, rellenas de combustible y lanzadas contra la flota otomana. Pero los turcos, como la Armada Invencible en el fondeadero de Calais en 1588, estaban sobre aviso, y las eludieron levando de inmediato para ponerse en navegación. Todas las naos cristianas —más de cuarenta, sumando venecianas y francesas— atacaron entonces, pero los turcos salieron a su encuentro con igual número de galeras, que flanquearon al resto de su flota. Varias de ellas fueron arrolladas por las naos cristianas, pero estas fueron incapaces de interceptar o detener el avance turco que prosiguió imparable y ante las narices de los venecianos, por la línea de costa. Para el día 24 de agosto, a pesar del acoso cristiano, Daud-Bajá había logrado alcanzar con su escuadra el puerto de Pápas, junto al golfo del mismo nombre, puerta sur del golfo de Lepanto. El éxito naval otomano era incuestionable y el fracaso veneciano, de no lograr detener pronto al enemigo, inminente.

Todos, franceses y venecianos, naos y galeazas, galeras y carracas, se conjuraron para el ataque final, en el que se jugaba no ya el honor veneciano, sino también la suerte de aquella guerra. Amaneció el 24 de agosto con muy poco viento, mientras los turcos, incansables, empezaban a salir a remo del fondeo en Pápas. Puede que venecianos y franceses estuvieran decididos a combatir, pero lo cierto es que Grimani no cambió el esquema táctico a pesar de lo contraproducente que se había revelado: atacarían primero las naos, luego las galeazas, finalmente el cuerpo principal de galeras venecianas. Sin embargo, con el escasísimo viento de la mañana, las grandes naves de guerra no avanzaban. Los franceses trataron de encabezar el ataque pero, viendo que sus homólogos venecianos quedaban atrás, optaron por esperar. Es muy probable que Daud-Bajá y Kemal Reis se felicitaran, en aquel momento, por haber decidido emplearse a fondo con sus buques de remo para irrumpir lo antes posible en el golfo de Patras o de Lepanto, dejando sus carracas mercantes fondeadas o llevándolas a remolque; puede, incluso, que esbozaran una sonrisa viendo cómo el ataque cristiano, subordinado al dificultoso avance de las naos, naufragaba.

Un comandante naval dispuesto habría olvidado los buques de alto bordo, pasado su insignia a una galera y, encabezando los escuadrones de remo, procedido inmediatamente a interceptar el avance de sus iguales otomanos sin perder un

instante. En este caso, la batalla de Lepanto se habría librado, casi en el mismo lugar, setenta y dos años antes. Pero Grimani no era ese hombre; los días anteriores había insistido en la disciplina y el orden en el ataque. ¿Cómo justificar ahora una orden precipitada y desenvuelta, que dejaba a los importantes señores de las naos en la estacada y a los aliados franceses marginados de la batalla? Para un político como él, una heterodoxa iniciativa como esta era pura quimera. Así que, una vez más, sus comandantes decidieron por él. La galera de Polo Calbo, seguida de apenas una decena de buques semejantes, se dirigió a boga plena hacia la flota turca.

Daud y Kemal ya habían tomado medidas para neutralizar estos ataques. Remolcadas por sus galeras, las naos otomanas abrieron un infernal fuego con sus cañones pedreros contra las escasas galeras venecianas que atacaron. La galera de Calbo recibió tres pedradas bajo la flotación, que inundaron su bodega, dos en el costado y una en el mástil. Fue capaz, no obstante, de alcanzar los buques turcos y capturarles dos galeras. Otras ocho fueron apresadas por sus acompañantes antes de ser acribillados por la artillería otomana. Pero el resto de la flota de Daud, sin mayor impedimento, se introdujo en el golfo de Patras rumbo a Lepanto mostrando la popa a sus enemigos que, dispersos sobre la mar, contemplaron impasibles cómo los turcos les robaban la cartera. El crédito veneciano cayó en picado para los franceses, que, sin creer lo que estaban viendo, optaron por abandonar la partida. Mientras la más negra de las desdichas comenzaba a sobrevolar a Antonio Grimani, la flota turca penetró en el golfo, llegó frente a Lepanto y, en colaboración con su ejército de tierra, obligó a los defensores venecianos a rendirse. La victoria de Daud y Kemal Reis se había consumado.

Con el senado veneciano furioso por su actitud y sus propias tripulaciones llamándole traidor, Antonio Grimani, literalmente, no tenía dónde meterse. Su flota destruyó o capturó una docena larga de galeras y tres naos turcas (una de estas gigantesca), pero había perdido, además del *Brocheta*, las naves de Loredan y d'Armer, seis brulotes incendiarios y casi un millar de hombres sin resultado alguno, puesto que los turcos alcanzaron sus objetivos casi como si los venecianos no hubieran existido. Los propios hijos del político veneciano, para salvarle la vida, acudieron al buque insignia y cargaron a su progenitor de cadenas, entregándolo a la justicia en Venecia. También vaciaron la mansión familiar, poniendo las riquezas a buen recaudo, mientras los chiquillos murmuraban por las calles: «Antonio Grimani, ruina de los cristianos, fracaso de los venecianos». En el juicio subsiguiente, Grimani, tras sufrir siete meses de cárcel y pedir clemencia, fue desterrado a Dalmacia; pero lo que es la política: amparado por el papa en la desgracia, logró ser rehabilitado en 1509 y ser elegido dux, es decir, soberano de Venecia, en 1521, alcanzando así en la senectud su más íntima ambición.

La guerra contra el sultán no discurrió por mejores caminos. El verano siguiente (1500) un nuevo comandante de la fibra de Loredan, Girolamo Contarini, atacó por segunda vez a la flota turca en su base de Zonchio con veinte naos, trece galeazas y

treinta y cuatro galeras. De nuevo las naos cosecharon un desastre, la de Contarini fue hundida a cañonazos y, lo que es peor, dos de las «revolucionarias» galeazas cayeron en poder de los turcos. Se llevaron una a las gradas de Estambul, pero los carpinteros de ribera otomanos confesaron que no podían reproducir un trabajo semejante. A pesar de su victoria, a los turcos les faltaba aún la capacidad técnica y táctica, y la confianza en sí mismos, para afianzarse sobre las aguas y dar la batalla final a la escuadra veneciana, último escollo para lanzarse al asalto de la península itálica y el «bajo vientre» de la renacentista Europa.

A la postre, debió ser esto último, y otra afortunada circunstancia, lo único que libró a Italia de ser objeto del ataque otomano a comienzos del siglo XVI. El siguiente jefe de la flota veneciana, Benedetto Pesaro —anciano septuagenario— apenas logró detener el avance por tierra de los contingentes turcos en el golfo de Arta, mismo lugar donde se libró la célebre batalla de Actium en el 31 a. C., prácticamente en los lindes de la actual Albania. Pero, en respuesta a la solicitud de ayuda remitida a los Reyes Católicos de España, acudió al Jónico una flota aragonesa-castellana de cincuenta barcos y cuatro mil soldados bajo el mando del Gran Capitán, Gonzalo Fernández de Córdoba. Llegaron a Mesina el 18 de julio de 1500, solo unos días antes de que Contarini fracasara por segunda vez, estrepitosamente, ante la escuadra turca en Zonchio. El 2 de octubre, la flota y ejército españoles reconquistaban la isla de Corfú, arrebatando también a los turcos, en los dos meses siguientes, la de Cefalonia. Pudo establecerse así una línea defensiva con la Grecia continental en poder cristiano, mientras el Peloponeso caía al completo en manos del sultán. Esta era la situación cuando, en 1503, Venecia lograba una precaria paz con el Imperio de Bayezid II, nombrando al Gran Capitán gentilhombre y apresurándose a borrar su contribución de los anales de la historia. Visto con perspectiva, este tratado no era sino el prólogo de la terrible guerra cristiano-otomana que iba a librarse en aguas del Mediterráneo (y en tierras de Europa) durante todo el siglo XVI.

Préveza (1538). Sombra de traición

RELEVOS EN LA CUMBRE

¿Venecia se habría quedado sola contra los turcos? No del todo: en 1500, España y Francia (es decir, los Reyes Católicos y Luis XII, el Padre del Pueblo) firmaron el acuerdo de Chambord-Granada en el que se repartían el reino de Nápoles. Francia se quedaba con la capital, los Abruzzos y la mitad de las rentas de Basilicata; y Aragón con Calabria, Apulia y la otra mitad. Pero lo más importante era que los tres monarcas, es decir, Castilla, Francia y Aragón, quedaron comprometidos a emplearse a fondo en la lucha contra el expansionismo otomano. Las circunstancias, no obstante, irrumpieron del modo más dramático: con la entrada del siglo, un nuevo hálito de vida pareció recorrer Europa, de oeste a este, como las bajas ciclónicas que —formando trenes— atraviesan el Mediterráneo. Y, según ley natural, cuando nuevas vidas se abren paso otras han de abandonar este mundo. Es lo que empezó a suceder de forma alarmante.

El primero fue Miguel, hijo del duque de Beja (futuro Manuel II el Afortunado) e Isabel, hija mayor de los Reyes Católicos. Tras la pérdida del príncipe Juan en 1497, el trono de España quedaba sin heredero, y la sucesión recaía sobre el siguiente vástago regio, Juana la Loca, esposa de Felipe el Hermoso, archiduque de Borgoña e hijo del emperador Maximiliano. Ferviente francófilo, el archiduque entrevió la posibilidad de ceñirse una corona que, en realidad, acabaría recayendo en su hijo Carlos, nacido en Gante precisamente este mismo año en que falleció Miguel. Desde luego, a la muerte de su suegra, Isabel la Católica, se podía proclamar rey consorte de Castilla; pero Aragón, dominador de Sicilia y potencia naval del Mediterráneo, era harina de otro costal. Su suegro, Fernando el Católico, resultó encarnizado enemigo de un arribista como Felipe, además del monarca más sagaz que jamás tuviera reino alguno. El borgoñón nunca subiría al trono de Aragón y, por lo tanto, no llegaría a rey de España.

El viento exterminador arreciaba. En 1504 la reina Isabel la Católica, aniquilada a disgustos, falleció en Medina del Campo. Felipe y Juana fueron reyes de Castilla, mas no por mucho tiempo, puesto que el archiduque, víctima no del viento, sino del agua —demasiado fría— murió en 1506. Fernando el Católico se afianzó así como regente de Carlos ante la incapacidad de Juana. Pero ya antes, cumpliendo taxativamente con el acuerdo de Chambord-Granada, el rey de Aragón había vuelto a

enviar a Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán, al sur de Italia, como sabemos, donde conquistó —para alivio de los venecianos— Corfú y Cefalonia a finales de 1500, posibilitando la reacción contra el poder otomano. Venecia, finalmente, alcanzaba la paz con Bayezid II; pero el sultán dijo no estar satisfecho. Según él, como el papa Alejandro VI era mal cristiano (en lo que hay que darle toda la razón, aunque él colaborara en sus corruptelas) se reservaba la tarea de invadir Italia y marchar sobre Roma como habían hecho otros, desde Alarico el visigodo, pasando por Genserico el vándalo, el franco Carlomagno, Teodorico, Belisario o el eunuco bizantino Narsés.

Las espadas quedaban así en todo lo alto entre el islam otomano y la cristiandad occidental. Estarían de este modo, en aguas del Mediterráneo, durante más de ciento veinte años, aunque nadie, ni Bayezid II, ni Fernando el Católico ni el papa Alejandro Borgia pudieran preverlo. Por ahora (1502), el mejor guerrero en Italia era Gonzalo, con un excelente ejército dispuesto a servirle. Traicionando tratados, Luis XII creyó a Castilla neutralizada gracias al afianzamiento del archiduque en el trono, y envió contra el Gran Capitán al duque de Nemours con veinte mil hombres y veintiséis modernos cañones. Gonzalo, con la mitad de efectivos, se replegó y fortificó Tarento, Reggio, Cosenza, Rocca, Tropea, Monteleone y Amantia mientras se encerraba en Barletta a la espera de refuerzos. Benavides intentó ayudarle desde Sicilia, pero fue rechazado, otra vez, en Seminara. Mientras, Felipe el Hermoso, como auténtico «topo», usó la diplomacia para tratar de expulsar a España del sur de Italia (con las graves consecuencias que habría tenido semejante debilidad ante los turcos); pero el Gran Capitán, en tan difícil situación, brilló con fuerza al pasar a la ofensiva. Francia iba a pagar cara su traición al acuerdo de Chambord-Granada.

Gonzalo recibió refuerzos (dos mil lansquenets mercenarios alemanes) y ordenó a sus huestes incorporársele en Barletta. Andrada, de camino, lograba vencer en Gioia (abril de 1503) a d'Aubigny. Nemours decidió atacar, sin más tardanza, al Gran Capitán, que había progresado de Barletta a Ceriñola. Allí, en los campos donde Aníbal derrotara a los romanos, la caballería francesa acorazada dirigida por Nemours se lanzó contra las posiciones españolas. Los arcabuceros castellanos, protegidos por un talud, la acribillaron; incluido Nemours, que murió al frente de sus tropas. Increíblemente, a pesar de Poitiers, Crécy y Agincourt, los militares franceses no habían aprendido nada y seguían cargando con su caballería acorazada contra contingentes de arqueros o arcabuceros que lograban victorias calcadas a las de la Edad Media en campos de Francia. Cargaron después los piqueros suizos, diezmados también por el fuego hispano. Por último, alemanes y españoles abandonaron las trincheras para acometer a los franceses y dejaron tres mil muertos sobre el terreno.

La victoria de Ceriñola (abril de 1503) fue tan aplastante que no solo terminó con la presencia francesa en Nápoles y el escaso crédito que Felipe el Hermoso hubiera podido reivindicar ante su suegro, sino también con la caballería acorazada medieval, definitivamente desfasada. D'Alegre escapó a Gaeta con los restos del ejército

francés mientras Gonzalo Fernández entraba victorioso en Nápoles el 16 de mayo con un nuevo aliado, el artillero Pedro Navarro, que con sus ingenios tomó los castillos: Nuovo y Dell'Ovo. Se dice que Luis XII estalló de ira cuando recibió la nueva y ordenó reclutar otros tres ejércitos. Desconocía, evidentemente, que el viento aniquilador seguía soplando con nuevos nombres en su lista. El primero fue el sultán turco, Bayezid II, que murió en 1512; el propio Luis XII, soberano francés, le seguiría en 1515, como también el Gran Capitán. Y, tal vez como queriendo acompañar a este último, Fernando el Católico, fallecido en 1516. El relevo en la cumbre de tres importantes coronas enfrentadas —España, Francia y el Imperio otomano— iba a producirse de forma inevitable, con la entrada de nuevos monarcas que decidirían, sobre las aguas del Mediterráneo y durante el siglo XVI, la suerte de la humanidad.

Resultaron figuras muy relevantes: España recibió en el trono al hijo de Juana, Carlos I de España y V de Alemania, proclamado emperador del Sacro Imperio Romano Germánico en sustitución de su abuelo Maximiliano, que falleció en 1519; en realidad, gobernaría sobre el Imperio español —sobre el que no se ponía el sol— extendido de Flandes a Sudamérica y de Italia a las islas Filipinas, en el confín del mundo. El Imperio otomano quedaba a cargo de Selim I el Riguroso, que amplió los límites bizantinos conquistando Siria, Egipto y la remota península Arábiga, cuna del islam; con su capital en Constantinopla, pronto recibiría importantes refuerzos literalmente caídos del cielo para seguir ampliando sus fronteras. Por su parte, Francia coronaba a Francisco I, soberano plenamente renacentista, con una corte donde encontraron acomodo las artes, las ciencias y las letras. Genios como Leonardo da Vinci (rebotado de Milán) o Benvenuto Cellini recibieron su patrocinio, y, durante su reinado, grandes mujeres desempeñaron tareas de primer orden, como su madre —Luisa de Saboya—, dos veces regente. Un decisivo relevo en la cumbre se acababa de producir; pero la chispa que activaría la definitiva guerra entre el islam y la cristiandad sería encendida por un turco de la isla de Lesbos, hijo de un alfarero, cuyo apodo seguramente suena al lector: *Barbarroja*.

LA VANGUARDIA BERBERISCA

Habíamos dejado a Gonzalo Fernández tomando Nápoles, a mediados de 1503. Todas las fuerzas francesas, ahora bajo el mando de Francesco Gonzaga, marqués de Mantua, se replegaban ordenadamente hacia Gaeta; conocida, sin embargo, la debilidad numérica de Gonzalo (veinte mil franceses frente a diez mil españoles), al franquear el río Garellano el ejército de Luis XII decidió utilizarlo como línea de defensa, al norte de la Campania: un foso lleno de agua situado en la bahía al norte del golfo de Nápoles, con apoyo de Gaeta, puerto fortificado en un promontorio frente a las islas Pontinas donde la Armada francesa podía asegurar fácilmente el

abastecimiento por mar. Por si el atrevido enemigo se atrevía a franquear el río, los franceses tenían a mano hacerse fuertes en el desfiladero de Formia, entre el Garellano y Gaeta, posición de la que asumió el mando un valeroso caballero francés, Pierre Terrail, señor de Bayard.

Cuando el Gran Capitán llegó, en otoño de 1503, al Garellano, se dio cuenta del problema al que se enfrentaba: un ejército mucho más numeroso que el suyo, bien pertrechado y aprovisionado por mar, se había hecho fuerte en la posición e instalado para pasar el crudo invierno. Cualquiera otro habría renunciado al ataque, volviendo a Nápoles o buscando base segura para pasar la inclemencia invernal. El comandante español no hizo nada de esto, y levantó sus tiendas donde estaba, en el barro, bajo incesantes lluvias otoñales y con el precario avituallamiento que podía llegar desde Nápoles. Su ejército lo pasó muy mal, tanto, que el marqués de Mantua, seguro de que Gonzalo no atacaría, se retiró a la retaguardia y dejó a Ludovico, marqués de Saluzzo, al mando. Las instrucciones para sus hombres eran instalarse y esperar. De esta forma, cedieron al Gran Capitán la iniciativa, que este no desaprovecharía.



Busto del Gran Capitán, Gonzalo Fernández de Córdoba, que, enviado por Fernando el Católico a consolidar la posición defensiva de Venecia en la entrada al Adriático frente al sultán, terminó, tras la traición francesa urdida por Felipe el Hermoso, revolviéndose para derrotar por completo a los ejércitos galos en Ceriñola y Garellano.

Pasada la Navidad de 1503, y tras haber recibido los cinco mil hombres de Bartolomeo Alviano —de la familia Orsini, aliada de España como los Colonna— y un tren de mulas cargado con pontones a cargo de Pedro Navarro, Gonzalo ordenó a Andrada asegurar el puente principal que cruzaba el Garellano mientras él, con lo mejor de su gente, tendía otro de pontones en la aldea de Sujo, aguas arriba. En la madrugada del 29 de diciembre lo cruzaron los tres mil hombres de Alviano,

sorprendiendo a los normandos de guarnición en Sujo. Segura esta cabeza de puente, el Gran Capitán cruzó con la infantería española y caballería acorazada. Las tropas de Saluzzo, en el puente principal, fueron desbaratadas de frente por Andrada y, con Alviano atacando su flanco derecho, se replegaron en desorden hacia el desfiladero de Formia. Allí, Bayard y Saluzzo libraron una fiera batalla contra las vanguardias españolas que, incontenibles, conquistaron el desfiladero, por lo que los franceses se retiraron a Gaeta, último refugio.

La resonante victoria de Garellano proclamó al Gran Capitán mejor general de su tiempo y se estudia aún en las academias militares como «victoria perfecta»; por segunda vez, Francia era humillada por los españoles en Italia, y estos últimos hicieron firme su posición en Nápoles y Sicilia —vanguardia contra el turco, no lo olvidemos— para los próximos doscientos años. Gaeta se rindió el 31 de diciembre, abriendo así para Gonzalo el camino de Roma, que entró en la ciudad el 2 de enero de 1504. Entretanto, el viento aniquilador del que hablamos seguía soplando, y acabó con el nefasto Alejandro VI, el papa Borgia, que fue sustituido por Julio II, pontífice guerrero y mecenas al que rápidamente se identifica como patrocinador de Miguel Ángel en la capilla Sixtina, de lo que existe la famosa película de 1965, *El Tormento y el Éxtasis*. «¿Cuándo terminarás?», le pregunta el actor Rex Harrison, que interpreta a Julio II, a Charlton Heston (Miguel Ángel). Y este contesta: «Cuando lo acabe». El gran papa, evidentemente, temía que le alcanzara la muerte antes de poder ofrecer a la cristiandad una obra maestra del arte universal.

Había llegado el momento de un brillante príncipe, Carlos V, nieto de los Reyes Católicos; pero también el de un oscuro aventurero de la isla de Lesbos, hijo de alfarero, Aruj, que, con la ayuda de sus hermanos (Jeireddín e Ishaq), surcaba el mar de Levante en 1504 con una pequeña galeota. Lesbos, frente a la costa turca, es la isla de Safo, el sabio Epicuro, Aristóteles y Arión, el encantador de delfines; pero, a comienzos del siglo XVI, apenas daba de comer a todos sus nativos. Algunos como Aruj y sus hermanos tuvieron que abrirse paso por los duros caminos de la mar. Los tres isleños viajaron a Constantinopla, donde algún modesto armador estuvo dispuesto a confiarles una modesta galeota de remos —pequeña galera— para «rentabilizarla» en corso (es decir, con sus capturas y apresamientos). Aruj cruzó con su buque el mar de Levante (Jónico) y, avistada la costa de Sicilia, cruzó audazmente el estrecho de Mesina para irrumpir en el mar Tirreno. Allí, en las líneas del cabotaje de la costa italiana, encontró una galera papal navegando confiada a la altura de la isla de Elba. Aruj la asaltó con la ferocidad de la desesperación. Sus prisioneros les informaron de que otra galera del papa venía por su popa; Aruj disfrazó a su gente con las ropas cristianas y la esperó. Extrañada de ver la primera galera detenida, la que seguía se acercó por si necesitaba algo, momento que el pirata aprovechó para llevar a cabo un segundo y sorprendente abordaje con éxito.

Las dos presas proveyeron al pirata de Lesbos de un notable crédito entre el hampa mediterráneo; pero su fama no llegó a consolidarse hasta que, en 1505, con

una de las galeras capturadas dio alcance a otra aragonesa con pertrechos del Gran Capitán, que venía averiada por un temporal. Tras una dura lucha, Aruj y sus hermanos, ya convertidos en incondicionales lugartenientes, la tomaron y se dirigieron con su flamante «flota» a la isla de Djerba, en el fondo del golfo de Gabes, al sur de Túnez. Era una isla amplia, arenosa y desierta, con numerosas lagunas, fondeaderos y canalizos en aguas de muy poco brazaje, refugio de piratas y delincuentes hasta entonces olvidados, pero que, gracias a los hermanos Barbarroja (conocidos así por el color de la de Aruj) y otros corsarios berberiscos acabaría tomando carácter de enclave estratégico en medio del Mediterráneo. Ellos iban a constituir, muy pronto, la vanguardia de las fuerzas del sultán en la ofensiva naval contra los cristianos, fuerzas irregulares pero muy efectivas que, literalmente, le cayeron del cielo como dijimos a Selim I para llevar al Mediterráneo occidental la guerra contra la cristiandad.

Para Carlos V, fueron una verdadera calamidad; como emperador, estaba destinado a pasarse la vida luchando contra el cisma protestante en Centroeuropa y contra la Francia de Francisco I, a la que quiso aislar del letal peligro otomano en plena expansión con los reinados de Selim (hasta 1520) y después Solimán II el Magnífico, que conmovería Europa hasta los cimientos. La rivalidad con el rey de Francia trajo varias guerras; Carlos V logró varios éxitos en Italia, pero en 1524 Francisco se alzó en armas contra él.

Pero en marzo de 1525 los generales Leyva, Pescara y Lannoy destrozaron el ejército francés en Pavía y capturaron al propio rey. Carlos se negó a soltarlo hasta que firmara el Tratado de Madrid, por el que renunciaba a Italia, Flandes y Borgoña. Francisco quedó en libertad y regresó a su reino, y le faltó tiempo para denunciar un tratado rubricado en cautiverio y aliarse con Venecia y Florencia. Carlos V, en vez de contemporizar con Francisco, prefirió revolverse contra el papa: en 1527 se produjo un hecho tremendo, el «saco» o saqueo de Roma a cargo de soldados españoles y lansquenets alemanes. Por último, el fracaso francés en Nápoles y Milán convenció al papa para firmar el Tratado de Barcelona, obligando a Francisco a rubricar, por su parte, la Paz de Cambrai de 1529: modificación del Tratado de Madrid por la que Carlos renunciaba a Borgoña, tierra de origen de sus antepasados. Durante la década siguiente, se desatará entre España y Francia un nuevo conflicto, de 1536 a 1538, inoportuno para Carlos, pues se había visto obligado a afrontar el desafío otomano y lanzarse a la conquista de Túnez durante el verano de 1535.

Retrocedamos a 1506, cuando Aruj Barbarroja, utilizando la isla de Djerba como base, comenzó a avanzar con su «vanguardia berberisca» por la costa de Túnez. Solo un personaje entre los cristianos se dio cuenta del peligro que representaba que toda la costa africana, de Ceuta a Cartago, quedara como en tiempo de los almohades bajo control de fuerzas islámicas berberiscas que fácilmente podían vincularse con el sultán otomano: don Gonzalo Giménez, el célebre cardenal Cisneros, que, como confesor de la difunta reina Isabel la Católica y mano derecha, a la muerte de su

mujer, del rey Fernando el Católico, resultó designado por este regente del reino a su muerte en 1516, hasta la llegada de Carlos V. Cisneros insistió en que, lejos de expediciones de castigo y «alfilerazos» contra los berberiscos, España debía emprender una auténtica campaña de conquista africana como cortafuegos frente al peligro otomano.

Dicho y hecho; en 1505, las tropas españolas tomaron Mazalquivir, tres años después el peñón Vélez de la Gomera, Orán cayó en 1509 y Bujía al año siguiente, quedando Túnez, Argel, Bizerta y Tremecén como feudatarias del rey de España. Justo en este momento, el recién llegado Aruj desencadenó la ofensiva berberisca en el norte de África, y fue arrollado por el artillero del Gran Capitán, Pedro Navarro. La contraofensiva española rebasó el cabo Bon y llegó al Trípoli argelino, pero se detuvo ante el incierto piélago de Djerba, y Navarro cayó en desgracia. Aruj quedaba así como reyezuelo y gobernador de la isla, desde la que emprendió una fracasada ofensiva contra la plaza española de Bujía. De regreso, sus naves apresaron una galera genovesa, provocando las iras del almirante Andrea Doria, que, a todo riesgo, entró en el puerto de Túnez (La Goleta) con doce galeras, arrasando la flota del gobernador Barbarroja y llevándose seis naves capturadas tras devastar el fuerte y la ciudad. La extinta Armada corsaria estaba bajo el mando del hermano de Aruj, Jeireddín, que debuta en esta historia con un inmenso desastre; pero su hermano no se lo tuvo en cuenta, y entre los tres prepararon una nueva incursión contra Bujía, en la que pereció Ishaq y que concluyó con un nuevo y sangriento fracaso.



Antigua foto del puerto de Orán, entre ambas guerras mundiales. Este estratégico enclave del norte de África, que domina el flanco sur del mar de Alborán, fue tomado por los españoles en 1509 por expreso designio del regente, el cardenal Cisneros, como posición adelantada y cortafuegos frente al alud berberisco.

Los hermanos Barbarroja inician entonces una «travesía del desierto» resarciéndose de sus tropiezos; mientras tanto, otro pirata berberisco, Kurdogli, realizaba incursiones con su flota de cuatro galeras y una veintena de fustas en el Adriático veneciano. En 1515, reaparecen Aruj y Jeireddín en Yiyel y Chercell colaborando con otros corsarios y piratas para terminar entrando en Argel y, con la ayuda de moriscos españoles allí exiliados, proclamar a Aruj bey (gobernador) de la ciudad. La posesión de este enclave permite a los Barbarroja reanudar la ofensiva hacia el oeste, coincidiendo con el inicio del reinado de Carlos V; son, en realidad, la vanguardia del islam contra los infieles en el escenario norteafricano. Pero, en 1518, el marqués de Comares contrataca, logrando sitiar al propio Aruj en Tremecén. Esta vez, el hijo del alfarero de Lesbos está atrapado y, en su huida desesperada, el alférez García de Tineo lo mata, decapita y vuelve con su cabeza a las líneas españolas.

Solo queda Jeireddín, que, vista la situación y refugiado en Túnez, corrió a Estambul para prestar sumisión al sultán Selim I, el cual le recibió con los brazos abiertos; el Riguroso fallecería de cáncer en 1520, pero su sucesor, Solimán el Magnífico, que asoló los campos de Europa, mantuvo el apoyo a los berberiscos «irregulares», convirtiéndolos en fuerza de avanzada del Imperio otomano. Entretanto, los españoles trataban de acorralar Argel, pero un temporal significó el desastre de la flota de Moncada, que perdió veintitrés galeras, cuyos despojos y artillería fueron aprovechados por Jeireddín. Sin embargo, el corsario berberisco, en vaivén de fortuna, fue expulsado de la ciudad por Ahmed el Cadí, y hubo de retirarse a la seguridad de Djerba una vez más. Allí, junto con sus lugartenientes Aydin, Sinán el Judío, Sala Reis o un jovencísimo Turgut —al que conoceremos en el capítulo siguiente— armó una flota de cuarenta barcos, con los que volvió a Argel para arrebatársela a Ahmed, al que hizo asesinar. Entre las disposiciones defensivas de Jeireddín en su retorno estuvo desalojar a los españoles del islote de Argel, sometiendo a tortura a Martín de Vargas, comandante de la isla. Pero, desde el punto de vista naval, quien iba a destacar en esta guerra cruel del Mediterráneo era Aydin (conocido por los españoles como Cachidiablo), al mando de las unidades ligeras de Barbarroja.

DE RODAS A FORMENTERA

Que las intenciones de Solimán el Magnífico eran presionar sobre el sistema defensivo cristiano establecido del Adriático a la península itálica quedó muy pronto en evidencia tanto con la invasión de Hungría como cuando, en 1522, tomó personalmente, con su visir Ibrahim, el mando de una flota de casi doscientas unidades que se dirigió a la conquista de la isla de Rodas, defendida por los caballeros hospitalarios de San Juan bajo el mando de Felipe Villiers; tras un largo asedio de cinco meses, los otomanos, dirigidos por Mustafá, lograron la rendición de

la plaza como paso indispensable a nuevos avances por el mar Jónico. Sin embargo, el siguiente éxito de sus fuerzas navales llegaría a cargo de los contingentes recién asimilados, la amalgama de piratas berberiscos de Jeireddín, en el casi remoto escenario —para los turcos— del Mediterráneo occidental.

El peligro de la «quinta columna» morisca iba a revelarse para Carlos V cuando, enfrascado en sus acuerdos y guerras europeas, de pronto se encontró con las nuevas y letales vanguardias otomanas poniendo pie en la península ibérica. El día de San Lorenzo de 1532, doce ágiles fustas mandadas por Aydin desembarcaron en Cullera protegiendo la huida de un contingente de moriscos en el valle del Alfandech. El señor de la cercana Oliva, Francesc Gilabert de Centelles —conocido como el *Comte Lletrat* por sus aficiones literarias—, acudió con su hueste y logró expulsar a Aydin de las playas a costa de dos peligrosos flechazos. El lugarteniente de los Barbarroja, contrariado, puso rumbo sur, pero un fuerte temporal del sur (*mitjorn*) envió sus naves al ámbito de las islas Pitiusas, en concreto no lejos de la pequeña isla de Formentera.

Allí acudieron en su busca ocho galeras españolas bajo el mando de Rodrigo de Portuondo. Al ver al superior enemigo, Aydin se dio inmediatamente a la fuga con sus ágiles embarcaciones, mientras Portuondo emprendía la persecución con solo dos de las suyas, pues las otras seis tardaron en seguir a la capitana o no se enteraron del avistamiento. Debía prometérselas muy felices el incauto comandante español, cuando las doce fustas otomanas, todas a una, viraron y rodearon ambas galeras españolas, que fueron rápidamente asaltadas y tomadas al abordaje, lograba así el mismo y fulminante principio de concentración de fuerzas que tanto y tan bien pondría en práctica el almirante británico *Nelson* en sus célebres victorias. Portuondo pereció en el combate y Aydin, sin perder un minuto, dotó con su gente ambas galeras de guerra capturadas, liberando a los galeotes moriscos, turcos o berberiscos, a los que armó inmediatamente.

Era tiempo, puesto que las otras seis, apercebidas de la desgracia de su capitana, acudían en su ayuda. Pero Aydin, ahora fuerte en catorce unidades, decidió emular a Aruj y, haciéndoles frente, emprendió el combate. Cinco de las galeras españolas se vieron tan comprometidas en el feroz enfrentamiento subsiguiente que una, sin poder resistir los daños, se hundió, y las cuatro restantes fueron capturadas, por lo que logró huir solo una, con la infausta noticia para el emperador. Por su parte, Aydin, con sus seis premios, navegó hasta Argel, donde Jeireddín y sus secuaces, Sinán el Judío, el eunuco Hassan y el joven Turgut, le recibieron en olor de multitud.

Barbarroja pensó que era el momento de secundar al sultán en su ofensiva a la busca de las debilidades del dispositivo defensivo cristiano establecido tras las victorias del Gran Capitán treinta años atrás. Con una formidable Armada de casi un centenar de unidades, Jeireddín navegó desde Argel hasta la costa calabresa, que devastó a conciencia a la romántica caza de Giulia Gonzaga, duquesa de Otranto, quien a duras penas escapó del berberisco. Luego, atravesó audazmente el estrecho de

Mesina, penetrando en el mar Tirreno con destino al puerto de Marsella, donde Francisco I había ofrecido refugio a los turcos como aliados en sus interminables guerras contra Carlos V. Moviéndose, como siempre, de forma sorpresiva, Jeireddín Barbarroja procedió acto seguido en dirección a Túnez, desembarcó en La Goleta y tomó la ciudad, de la que expulsó a Muley Hassan, aliado del emperador. Se resarcía así el berberisco de la derrota que le administró, en este mismo lugar, el almirante Andrea Doria veinte años atrás.

Este último golpe tuvo enorme repercusión para la cristiandad. Todo el Mediterráneo occidental se encontraba ahora amenazado por los berberiscos desde el canal de Sicilia, y las costas españolas quedaban completamente expuestas a cualquier ataque. Ante el peligro, Carlos V decidió, tras firmar la paz con Francia, tomar cartas en el asunto, preparando una formidable expedición de castigo a Túnez, que pagaron las Cortes de Castilla y diversas remesas de Indias particulares confiscadas. El veterano Andrea Doria tomó el mando de la flota que partió de Barcelona para, haciendo escala en Cerdeña, llegar frente a La Goleta en junio de 1535. Dos semanas y media tardó en caer el fuerte de La Goleta, clave de la ciudad de Túnez, en la que los cristianos entraron el 21 de julio para un horrendo saqueo. Muley Hassan fue repuesto en el trono, se liberaron miles de prisioneros y, en el puerto de Cartago, fueron capturadas ochenta y dos galeras otomanas, represándose entre ellas las seis que se perdieron en el combate de Formentera, tres años antes. El éxito de Carlos V habría sido total si hubiera conseguido capturar a Jeireddín; pero Barbarroja, en compañía de Aydin, había escapado a Bona, y de allí pasó a Argel, periplo al que el triunfador de Formentera no pudo sobrevivir.



El almirante genovés Andrea Doria, de rancio abolengo medieval, cuya familia protagonizó campañas navales contra Venecia y alianzas con Castilla, durante el siglo XVI materializó la contraofensiva de la cristiandad contra los berberiscos y logró algunos éxitos, pero cosechó también estrepitosos fracasos.

En su segura base argelina, el almirante berberisco consiguió reunir medio centenar de galeras de guerra para continuar la lucha. Doria trató de alcanzarle para destruir esta flota, pero no lo consiguió; así fue cómo, según los historiadores, Carlos V no hizo valer la victoria de Túnez, puesto que sus fuerzas navales no lograron neutralizar definitivamente a Barbarroja, que, libre de trabas, inmediatamente salvó las ciento cincuenta millas que separan Argel de Menorca y, el 1 de septiembre de 1535, entraba en el puerto de Mahón. Los menorquines pensaron que se trataba del emperador, ya de vuelta, y le recibieron sin temor alguno. El tremendo error se reveló cuando dos mil berberiscos desembarcaron en la ciudad y no dejaron títere con

cabeza, removiendo hasta el último cimiento del enclave, totalmente devastado. No contento con ello, Jeireddín incursionó contra el litoral valenciano al año siguiente (1536), en el sur de Italia (Apulia) durante 1537 y, aprovechando la nueva guerra entre España y Francia de 1536 a 1538 —que concluiría finalmente con la tregua de Niza—, asoló también la isla de Corfú y las costas del Adriático, baluarte del desmoronado «fortín» cristiano en estas latitudes. Tras esto, en vez de seguir adelante, decidió dirigirse a Estambul con un enorme botín de mil mujeres jóvenes, mil quinientos esclavos, doscientos adolescentes y cuatrocientas mil piezas de oro, todo puesto a los pies del gran Solimán. Agradecido al berberisco, este le nombró pachá (o bajá) de la escuadra turca, con sus lugartenientes Sinán, Hassan y Turgut. Barbarroja tomó entonces el mando de la más potente escuadra del Mediterráneo, con ciento cincuenta galeras y veinte mil combatientes a bordo, y recibió la consigna de penetrar las defensas cristianas en el Adriático, rumbo a la odiada Venecia.

LA BATALLA NAVAL DE PRÉVEZA

Necesariamente tenía que cruzarse en estos propósitos el emperador Carlos V, que, tras la tregua de Niza, en febrero de 1538 suscribió una alianza con el papa y Venecia, alianza que logró reunir unos trescientos barcos bajo el mando del almirante genovés del emperador, Andrea Doria, que tenía como subordinados al almirante veneciano Domenico Capello y al de las galeras papales, Marco Grimano. La tropa —sesenta mil combatientes en total— estaba bajo el mando de otro ilustre guerrero, Fernando Gonzaga. A principios de septiembre, esta escuadra (superior a la del sultán) se encontraba fondeada en su puesto de vigilancia, el golfo de Ambracia o Arta, en la Grecia continental, apenas a treinta millas de Corfú y justo al norte de la isla de Levkás o Santa Maura.

Puede que al lector nada le digan estos nombres, pero si añadimos que se trataba del mismo lugar donde se libró, en el 31 antes de Cristo, la batalla de Actium entre Marco Vipsanio Agripa en nombre de Octavio Augusto y Marco Antonio con su esposa la reina de Egipto, Cleopatra, para decidir el destino de los imperios de Oriente y Occidente, la cosa cambia sustancialmente. Se repetían —como vemos, muy a menudo en el Mediterráneo— los mismos lugares como escenario de batallas decisivas. Desde el punto de vista táctico, el golfo de Ambracia es una vegija marina cerrada, con entrada estrecha, a la que se accede por un paso sinuoso de menos de media milla de ancho en el que actualmente se encuentra el puerto deportivo Marina Cleopatra. Un túnel cruza el estrecho para acceder a la ribera sur, junto al promontorio de Aktion o Actium, no lejos del cual, en la llanura, está el aeropuerto. De cara a la inclemencia climatológica, el lugar constituye refugio seguro; pero desde el punto de vista militar es una ratonera, donde un enemigo audaz puede bloquear al que se halle dentro, impidiéndole salir.

Esta fue la falta imperdonable en que incurrió Andrea Doria y de la que se dio cuenta inmediatamente Jeireddín Barbarroja, el cual, muy consciente de la inferioridad de sus fuerzas, no perdió un minuto en bloquear la salida, encerrando al adversario mientras sus buques quedaban libres para efectuar sus correrías de uno a otro confín del Adriático. El fallo de Doria no fue simple error, sino monumental metedura de pata, que pudo costar un serio disgusto al bando cristiano; el genovés conocía la cercana presencia de la flota del sultán y, a pesar de ello, se encerró en el golfo de Ambracia con todos sus efectivos (doscientas galeras) sin dudarle un momento ni dejar al menos una parte de su escuadra fuera para que no resultara atrapada. Andrea Doria, gran almirante del emperador, fracasaba por completo en su tarea principal, detener y aniquilar la ofensiva berberisca. Era un comandante ya anciano, que todo lo fiaba a su prestigio y el de su gente, los genoveses, mejores marinos de combate del Mediterráneo durante el siglo XIII: antepasados suyos como Oberto y Lamba Doria dejaron escritas las victorias de Meloria y Curzola; durante la siguiente centuria, Paganino y Luciano Doria derrotaron a los venecianos en Sapienza y Trogir. No obstante, a la vuelta del siglo se había perdido la guerra de Chioggia, Génova se hundió y algunos de sus navegantes pasaron al servicio de reinos pujantes como Castilla, caldo de cultivo del que emergió Cristóbal Colón para revelar la ruta hacia el Nuevo Mundo. Casi medio siglo después, Andrea Doria, a cargo de la Armada imperial de Carlos V, demostró no estar a la altura de la responsabilidad asignada.

Ante la apurada situación, no quedaban sino las medidas desesperadas. Andrea Doria encargó a dos secciones de sus mejores galeras, las de Figueroa y Munguía, que embistieran la barrera de bloqueo otomano para llevar el combate sobre la costa y así tratar de «sacar» a los buques otomanos de la mar. Él los apoyaría con los genoveses y Domenico Capello, con los suyos, rompería desde atrás definitivamente el bloqueo. Desde cierto punto de vista, puede decirse que el plan de Doria resultó, pero sacrificó las ocho galeras españolas para que el grueso de los genoveses se abriera camino y escaparan los venecianos, vergonzosamente, a través del hueco abierto en la marea otomana. Con su acostumbrada acometividad, los buques españoles, colisionando entre ellos, fueron copados por los turcos; cuatro de las galeras dieron de costado o fueron hundidas y las otras cuatro apresadas por la marabunta jenízara que se cernió sobre ellas. Andrea Doria, lejos de apoyarlas, las dejó en la estacada; había columbrado, más allá de la flota de asalto y bloqueo, los contingentes de Jeireddín esperando para cobrarle como víctima en venganza por las dos derrotas de Túnez. El viejo zorro decidió no dejarse capturar y ordenó boga plena en cuanto alcanzó la mar libre. Huía, olvidándose por completo no solo de los españoles, sino también del honor de los Doria, sacrificado en Préveza para no ofrecer a Barbarroja el que hubiera sido el mayor éxito de su carrera: apoderarse del almirante enemigo para llevarlo, cargado de cadenas, a los pies de Solimán.

Vista la actitud del jefe supremo, que puso rumbo a Corfú, no puede extrañarnos que Capello, sin nada que defender y siguiendo la tradicional política especulativa veneciana, siguiera su camino sin preocuparse en absoluto de los apuros de sus aliados españoles, que pagaron todos los platos rotos. Así fue como Préveza, además de victoria naval de Jeireddín, constituyó un golpe casi irreparable para la confianza entre aliados cristianos, pues su alargada sombra de traición llegaría a extenderse hasta la propia batalla de Lepanto, treinta y tres años después, período en que la Armada otomana, mandada por berberiscos, fue auténtica dueña del mar Mediterráneo. Esta primera alianza naval entre españoles, venecianos, genoveses y papales —muchos de ellos tradicionales enemigos— saltó hecha pedazos en 1540, cuando Venecia, en el colmo de la infamia, concertó un tratado particular con Solimán el Magnífico, al que aceptó pagar un tributo de trescientos mil ducados anuales para evitar males mayores y poder continuar egoístamente con sus transacciones comerciales.



La batalla de Préveza, en la que Jeireddín Barbarroja, aprovechándose del error del genovés Andrea Doria, que se encerró en el golfo de Arta, quiso resarcirse de la derrota de Túnez en 1510 y la expugnación del mismo puerto quince años después capturando al mejor almirante del emperador Carlos V. Doria solo conseguiría escapar sacrificando ocho galeras españolas.

Préveza, sin embargo, a pesar del desastre, quedaría finalmente como mal menor, puesto que, por un lado, los turcos no lograron la completa destrucción de la flota cristiana y, por otro, la defección de Venecia impidió que Solimán continuara —como hubiera debido— presionando sobre las costas italianas y el Adriático para adelantar su ofensiva. Si en Préveza Jeireddín Barbarroja hubiera derrotado decisivamente a Andrea Doria, apoderándose de él, y la línea defensiva veneciana hubiera desaparecido con toda la flota cristiana, española y papal, la escuadra berberisca

habría estado en condiciones, en 1540, de apoyar la invasión otomana de la península itálica o la isla de Sicilia, con resultados terribles para los cristianos. El fiasco protagonizado por Andrea Doria no dejó impasible a Carlos V, que haciendo un esfuerzo supremo, en 1541 llevaba a cabo el catastrófico desembarco de Argel en compañía de grandes héroes como el duque de Alba o Hernán Cortes, para resultar humillado, no por los turcos, sino por la tempestad. Este es un nuevo fracaso que dejaba las costas cristianas más desguarnecidas que nunca: a merced de la intratable escuadra de Jeireddín que, a partir de 1543 —año en que el sultán concertó un nuevo acuerdo con Francisco I de Francia—, llevaba a cabo su gran expedición de saqueo contra las costas italianas y provenzales. Literalmente podrido de oro y botín, el gran Barbarroja, con una princesa cristiana capturada como esposa, puso rumbo a Estambul para terminar allí sus días en la cama (1546), como otros canallas eméritos. Dejaba sobre las aguas del Mediterráneo un rastro tan perceptible como estremecedor, y con los peores pronósticos para el mundo cristiano occidental.

3

Malta (1565). Drama en el centro neurálgico del Mare Nostrum

OTRO HOMBRE LLAMADO JUAN

Después de la batalla de Préveza y la muerte de Pargali Ibrahim, visir de Solimán el Magnífico, la guerra naval en el Mediterráneo toma un sesgo decisivamente favorable al poder otomano. Esto se debe al reclutamiento de renegados cristianos avezados en las campañas marítimas y a que los moriscos y corsarios berberiscos proveyeron a la flota de Solimán del necesario nivel para desafiar de tú a tú a las escuadras cristianas, a lo que había que sumar la consolidación de la hegemonía turca en el mar Egeo y Grecia gracias a las campañas de Jeireddín Barbarroja. Otro factor a añadir son las posibilidades estratégicas que se ofrecieron con el fortalecimiento de las relaciones diplomáticas con Francia, que, desde 1525, el rey Francisco I —gran e irresponsable soberano autista del Renacimiento— venía impulsando para rebajar el poderío del emperador Carlos V, lo que tuvo como contrapartida abrir de par en par la puerta de atrás de Europa, en concreto por la Provenza.

En efecto, en 1543 el rey francés no dudó en ofrecer el puerto de Tolón a la escuadra de Barbarroja para que este hostilizara desde allí al Imperio español. Toda la Europa cristiana se llevaba las manos a la cabeza ante semejante barbaridad, poniendo a Francisco I en la picota por su execrable iniciativa. El francés tuvo que retractarse; pero Barbarroja no era pájaro con el que puedes cerrar tratos hoy y cancelarlos mañana una vez fondeado en la *grande rade* tolonesa. Tomando el puerto y la flota francesa como rehenes, se negó a marcharse hasta que no se le abonara casi un millón de escudos en concepto de «tributo rectificatorio». Francia tuvo que pagar la multa impuesta por los turcos y en 1547 Carlos V firmó al fin una precaria paz con Solimán.

Estas paces, es conocido, solo significaban tiempo para reagruparse y consolidar posiciones antes de proseguir la contienda. Para Solimán el Magnífico la cuestión estaba clara: las correrías de Barbarroja en el Mediterráneo occidental demostraron la debilidad del dispositivo cristiano; pero el endurecimiento de la lucha terrestre en la frontera del Danubio tras el fracaso otomano en los muros de Viena en 1530 y la retirada de 1532 ante la llegada del imponente ejército formado por Carlos V (ciento cincuenta mil soldados y sesenta mil caballeros según Kamen) habían dejado

definitivamente cerrada para él la puerta continental. Por su parte, Barbarroja había fracasado en su asalto sobre Corfú de 1537, demostrando que la «línea defensiva» de las islas Jónicas —es decir, la puerta del mar Adriático—, fundada en su día por el Gran Capitán, resistía como valerosa Línea Maginot protegiendo la península itálica. ¿Qué camino quedaba para la conquista del *Mare Nostrum*? Solo uno: la isla de Malta, en el mismo centro neurálgico del Mediterráneo, que controlaba el estratégico paso del canal de Sicilia, y protegía el fácil despliegue desde Túnez con acceso inmediato a esta isla, gran trampolín hacia Italia.



Antiguo mapa del Mediterráneo occidental. A partir de la batalla de Préveza (1538) la superioridad naval de las vanguardias berberiscas otomanas permitieron al sultán Solimán plantearse la conquista del Mediterráneo occidental, para lo que tuvo que obtener la correspondiente legitimación del muftí de la mezquita de Estambul, que convocó a los musulmanes a guerra santa contra los cristianos.

Solimán planeó tomarla a mediados del siglo XVI con las mismas intenciones que lo harían los aliados en 1943: apoderarse posteriormente de toda la península itálica invadiéndola por el estrecho de Mesina. Como recuerda Íñigo Fernández en su obra sobre la batalla de Lepanto, tras la desaparición de Pargali Ibrahim el Imperio otomano había cambiado su tendencia orientalista de asimilación de la cultura romana y bizantina por una abierta reacción proislámica; la oleada iconoclasta desatada por el integrismo musulmán vino acompañada, entre otras consecuencias, por la expulsión de cristianos de Buda (hoy Budapest) y Belgrado —enclaves conquistados por los otomanos—, y se potenciaron ciudades santas como Jerusalén, La Meca y Medina. Gracias a sus méritos y conquistas, el muftí de Estambul pudo al fin legitimar al sultán como califa sucesor del Profeta, respaldando así empresas en las que la religión unificaba la diversidad étnica del imperio; Solimán se encontraba con todo lo necesario para proclamar y encabezar la *yihad*, es decir, la guerra santa contra los infieles, cuyo objetivo era, en esta ocasión, el sometimiento de todo el ámbito mediterráneo. Mediado el siglo XVI, este era el desafío al que se enfrentaba la Europa cristiana del Renacimiento, Francisco I y Carlos V.

Años después, el papa Pío V, promotor de la Santa Liga enfrentada al poder naval turco en Lepanto, dijo que cuando hubo que elegir al comandante de la flota se inspiró diciendo misa en un párrafo del Evangelio: «Fue enviado por Dios un hombre

llamado Juan». Este hombre fue don Juan de Austria, bastardo de Carlos V y hermanastro de Felipe II de España. Pero la cristiandad, tal vez atendiendo a dicha famosa frase, había proveído antes de hombres llamados Juan que le prestaron invaluable servicio y resultaron providenciales. Hablamos, en este caso, de un caballero de la Orden francesa de Provenza, Jean de Valette, apodado Parisot. En francés, *pari* quiere decir apuesta y *sot* tonto, lo que tal vez podría llevarnos a equivocadas conclusiones. Como no podemos contar con un experto traductor de francés medieval, con criterio generoso el “jugador atolondrado” se podría convertir en “defensor de causas perdidas” e incluso en el españolísimo *Quijote*. Ciertamente, es lo que iba a resultar Jean, defensor de una causa desesperada que, finalmente, lograría reconducir al más apabullante éxito: defender Malta, con cuatro gatos, de unas fuerzas otomanas que le quintuplicaban en número.

Emplazada en el estratégico lugar del que hemos hablado, Malta es un pequeño archipiélago de tres islas —Malta, Gozo y Comino— e infinidad de islotes como el de Filfolá, de unas ciento setenta millas marinas de longitud total. Son piedras áridas, poco atractivas y llenas de acantilados; lo que no proveyó la naturaleza tuvo que ponerlo el hombre, que desde el Neolítico ha dejado huella. Pasaron por allí, sucesivamente, fenicios, cartagineses, romanos, vándalos, ostrogodos y bizantinos. Los griegos, omnipresentes en el Mediterráneo, obviaron el pequeño enclave, lo que Homero tuvo que subsanar ubicando en él a la ninfa Calipso, que, con sus encantos, mantuvo a Ulises «raptado» en las grutas maltesas. También tiene la isla su apartado bíblico, pues se dice que en la bahía de San Pablo, al norte de Malta, desembarcó en el 60 d. C. este apóstol antes de dirigirse a Roma.

Desde el 870 Malta cae bajo el influjo musulmán, pero a fines del siglo XII llega el Sacro Imperio Romano Germánico y en 1266 los franceses, desalojados en 1282 por Aragón. En 1530, tras la pérdida de Rodas, Carlos V —propietario de las islas— las cedió a la Orden de los caballeros del Hospital de Jerusalén, que, expulsados como sabemos de Rodas en 1522, habían llevado a cabo una larga peregrinación, pasando por Candía (Creta), Mesina y Viterbo. Llegados estos pocos centenares de guerreros a su residencia definitiva, se conjuraron para que solo pudiera echarlos de allí la muerte; para mostrar su compromiso, decidieron renombrarse caballeros de la Orden de Malta, denominación con la que han pasado a la historia. Formaban, en realidad, una fuerza multinacional de guerreros medievales constituida para luchar contra el islam. Finalmente, en época napoleónica (1798) llegarían a Malta —cómo no— los británicos, que, con su gobierno, comercio y organización, prestaron barniz al contubernio árabe, inmensa mayoría del casi medio millón de habitantes de la isla.

Si algo caracteriza a Malta es el espléndido puerto de La Valeta, así nombrado, precisamente, en honor a Jean. Existe un puerto principal, el Grand Harbour, que contiene tres penínsulas en una de sus riberas, separado de una gran laguna o marsa, llamada por los italianos lago Muscetto y que los británicos contrajeron después en el actual Marsamxett. Entre la laguna y el Grand Harbour queda formada,

inevitablemente, una cuarta península sobre la que en siglos recientes se ha edificado la ciudad de La Valeta, en cuyo extremo queda el sobresaliente e impresionante fuerte de San Telmo, que preside la bocana. En la otra orilla está la península de Kalkara, con la punta de la Horca frente a San Telmo, y, más hacia el interior, la del Burgo o Birgu, donde se hallaba la población primitiva en tiempos de Jean, también conocida como Vittoriosa y con el fuerte de San Ángel en su punta; finalmente, la península restante, Senglea, tiene el fuerte de San Miguel en su unión a tierra, por lo que en aquellos tiempos podía comunicarse con Birgu mediante un puente.

La ciudad de La Valeta, de planta dibujada por el arquitecto Laparelli en damero (con todas las avenidas principales hacia el mar), no existía en tiempo de los otomanos, y la robusta fortificación de San Telmo quedaba tan sola en su promontorio como el castillo de El Morro en La Habana o el de San Felipe de Barajas a las puertas de Cartagena de Indias. Igualmente, toda la línea de murallas que forman, en Kalkara, Birgu y Senglea, la llamada «línea Cottonera» (por el maestre mallorquín de la Orden Nicola Cottoner, posterior a Jean de Valette) tampoco estaba, por lo que las dos últimas estaban protegidas por sus fuertes y unos lienzos mucho menos impresionantes que los actuales. Así que no vale llegar a Malta y decir que los turcos fueron tontos por intentar rendir semejantes e inexpugnables murallas, pues lo que se está viendo es la fortificación reconstruida tras el asalto de 1565 y en la que se tuvieron muy en cuenta las dolorosas lecciones aprendidas durante el asedio. Cuando el sol da de pleno al atardecer sobre toda esta roca caliza, avejentada por la erosión, las murallas parecen doradas, luciendo con toda su engañosa belleza.

LA GUERRA SUCIA DE TURGUT REIS

La primera guerra médica —es decir, de los griegos contra los persas— se inició en el 499 a. C. cuando los habitantes de Mileto, ciudad griega no lejos del actual enclave de Bodrum, en Anatolia, se rebelaron contra el sátrapa persa de Sardes, arrasando esta ciudad. Los habitantes de Jonia (que es como se llamaba esta región en el período clásico) demostraron así su valor, antes de caer aplastados bajo el yugo medo. Precisamente de esta tierra, en concreto del pueblecito de Charabalac, frente a la isla de Leros en el Dodecaneso, procedía nuestro próximo protagonista, el hijo de un campesino que, muy joven, se enroló en las galeras del sultán Bayezid II. Cuando los Barbarroja se incorporaron con sus contingentes de berberiscos y renegados a la Armada otomana, el muchacho quedó a sus órdenes y acabó por ser incondicional de Jeireddín, quien enseguida confió en él para sus correrías asolando Cerdeña, Sicilia y Calabria en el decenio 1530-1540.

Aunque como pirata llegó a ser muy famoso (y lo es en la actualidad), no conocemos el verdadero nombre, en jonio, de este sujeto. Solo que, al ascender en la escuadra turca, recibió el de Turgut Reis y en latín el de Dragut, por las circunstancias

que veremos. De Oriente a Occidente, Dragut es uno de los míticos marinos del Mediterráneo; nació en Turquía y su fama llega hasta Cullera, en el Levante español, donde su efigie lo recuerda en una cueva muy visitada donde nos apunta ferozmente con un pistolón. Sus asaltos, sorprendidos, alevosos y de gran botín, le hicieron dolorosamente célebre en ambas cuencas del *Mare Nostrum*. Se hizo rico y potentado con el más detestable de los comercios, el de esclavos, condición a la que sometía a los prisioneros cristianos capturados en sus *razzias*. Y su refugio no estaba en Jonia, Cullera, Calabria o los infinitos puntos que asaltó, sino en una isla arenosa del golfo de Gabes, Djerba o Los Gelves, cubil donde acudía a pertrecharse tras perpetrar sus fechorías y que pronto se convertiría en escenario de desventuradas batallas para la cristiandad.

A partir de la paz concertada entre Carlos V y Solimán, en 1547, la contienda naval en el Mediterráneo prosiguió con inequívocas características de «guerra sucia»; las hostilidades no estaban formalmente declaradas, pero el sultán daba libertad a sus fuerzas navales «irregulares» para que debilitaran el occidente cristiano, lo que se tradujo en frecuentes asaltos turcos a las costas italianas y españolas para capturar esclavos, terrorismo salvaje que convirtió a los marinos turcos en los depredadores más detestados del Mediterráneo a mediados del siglo XVI. Dragut fue el peor de todos ellos; en 1540, irrumpió en el golfo de Génova, aterrorizando la costa hasta Niza con una fuerza de veinticinco galeras. Descuidado, decidió echar el ancla en el fondeadero de Girolata sin poner centinelas, circunstancia inmediatamente aprovechada por Juan Andrea Doria, sobrino del gran almirante genovés, para entrar de improviso en Girolata con veintiuna galeras, que rodearon la del pirata otomano obligándolo a rendirse. Uno de los subalternos de Dragut, Mani Reis, escapó del fondeadero dejándole en la estacada. Pero el gran Turgut Reis, terror de las costas del Mediterráneo, pasó, como debía, a bogar encadenado en la galera de Juan Andrea como un forzado más.

Así habría continuado muchos años de no ser —ironías de la vida— por Jean de Valette. En aquel momento (1543), el «chalaneo» franco-turco, recordemos, alcanzaba su máximo con la apertura de Tolón por parte de Francisco a la flota otomana de Jeireddín; nada más lógico que, cuando el caballero francés reconoció a Dragut ¡en persona! en la cámara de boga de un buque genovés, estuviera dispuesto a pagar tres mil escudos de oro por su libertad. Así comenzó a escribir Jean de Valette su «lado oscuro», hasta entonces intrascendente, pues era un caballero de buena familia cuyo único historial destacado consistía en haber tenido ciertos problemas con el servicio, pues se había ensañado con un sirviente y reclutó un hombre de color a su cargo sin estar autorizado. Sin embargo, poco a poco, llegaría a destacar en la flota de galeras de la Orden de Provenza, y luego en la de los caballeros hospitalarios, donde se le llegó a equiparar a Mathurin Romegas, caballero psicópata que andaba por las rutas del Mediterráneo atacando el tráfico otomano con métodos tan detestables o peores que los empleados por los berberiscos. Las galeras de la Orden, así, se

convirtieron en parte de la guerra sucia entre desalmados delincuentes del Mediterráneo. No tiene nada de sorprendente que Valette liberara a Dragut; al fin y al cabo, eran tal para cual.

La guerra, entretanto, iba tomando pésimo cariz para las armas españolas: apenas se retenían las plazas africanas de Melilla, Orán y La Goleta, precariamente frente a Túnez.

Trípoli y Bujía se perdieron sin remedio a pesar de la desaparición de Jeireddín en 1546. Euldj Alí (Uluj Alí para los cristianos), un renegado calabrés, Sinán Pachá, Mani Reis, Hassan y otros muchos llegaron para secundar a Dragut en sus correrías, y la Marina oficial otomana, bajo el mando de un noble turco de treinta y cinco años, Pialí Pachá, casado con la hermana del príncipe Selim (futuro sultán Selim II), alcanzaba su momento de máxima eficacia. El anciano Solimán, irritado por las provocaciones de piratas cristianos como Romegas y Valette, y azuzado por el imán de la Gran Mezquita de Estambul, tomó la decisión de reanudar la guerra con una contundente ofensiva naval que abriera al completo dominio otomano el Mediterráneo occidental.

Entretanto, llegaba al trono español Felipe II, sorprendido en 1558 por el ataque de la escuadra otomana de Pialí Pachá en Menorca. La capital de esta isla, Ciudadela, fue arrasada para llevarse varios miles de prisioneros para vender como esclavos en los mercados de Estambul. Enterado el rey de España, decidió organizar una expedición de represalia contra Trípoli compuesta por medio centenar de galeras y catorce mil hombres bajo el mando del virrey de Sicilia, duque de Medinaceli, con la colaboración de Juan Andrea Doria, el príncipe de Mónaco y el duque de Florencia. Todo salió mal. Lista al fin la flota en puertas del invierno, llegaba frente a Trípoli en febrero de 1560, deteriorada por temporales y epidemias. No pudiendo alcanzar el fondeadero, Medinaceli decidió dirigirse a la isla de Djerba, el refugio de Dragut, y echó el ancla en El Qantara para restañar los daños. Allí se erigió, como base, el fuerte o *borj* Kastil, guarnecido por dos mil hombres.

Puntualmente informado de lo que sucedía en el refugio de sus «irregulares», Solimán mandó allí sesenta y cuatro galeras de la flota de Pialí Pachá; solo veinte días tardaron en llegar desde Estambul hasta Los Gelves, sorprendiendo por completo a las cuarenta y ocho galeras de los cristianos. En la batalla inmediata —en realidad desbarajuste cristiano ante el decidido ataque de Uluj Alí— los cristianos perdieron treinta de sus barcos, y el resto regresó a aguas sicilianas. El desastre de Los Gelves se había consumado; cinco mil personas, entre marinos y soldados, se hicieron fuertes en el Kastil, entre ellos el hijo de Medinaceli, Juan de Cardona, Sancho de Leyva y Berenguer de Requesens. También el anciano héroe Álvaro de Sande (setenta y un años), que era lo mejor de la partida. Abandonados a su suerte, se vieron obligados a rendirse después de setenta y cinco días de asedio en los que los turcos emplearon, como era su costumbre, artillería de sitio. A la nobleza se les respetó la vida para obtener rescates, pero la tropa española fue masacrada ignominiosamente en la

muralla, levantando con sus despojos la macabra «Torre de las Calaveras», curiosidad en Djerba hasta el siglo XIX, cuando un civilizado gobernador francés decidió destruir aquel bárbaro monumento. A su debido tiempo, Pialí Pachá, vencedor en Menorca y Los Gelves, hizo su entrada en Estambul a bordo de su galera capitana de gran fanal, con las cristianas capturadas a remolque y los prisioneros encadenados o puestos al remo, y fue aclamado por la multitud y agasajado por el propio sultán. El poderío naval otomano alcanzaba así su máximo nivel, con los mejores augurios para la empresa que ya se tenía por inminente: apoderarse del *Mare Nostrum* más allá del canal de Sicilia como primer paso para poner pie en esta isla y, luego, sobre la totalidad de la península itálica.

EL LEGENDARIO ASEDIO DE MALTA

Entre los prisioneros capturados en Djerba, Álvaro de Sande, tras rechazar la conversión al islam, fue salvado del verdugo por el propio Solimán, que le impuso una «tarifa de rescate» de sesenta mil ducados. Pero otro cautivo, Luis Monroy y Villalobos, decidió renegar de la fe cristiana, dejándose circuncidar por los turcos. Al servicio de sus señores otomanos, se enteró de los planes para el asalto a Malta: una gigantesca escuadra de casi doscientos barcos, ciento treinta y uno de ellos galeras, catorce naos de alto bordo y seis galeazas bajo el mando de Pialí Pachá y Dragut, que llevaban a bordo no solo el ejército de treinta y cinco mil soldados —seis mil jenízaros— de Mustafá Pachá, sino también todo el tren de asedio y artillería de sitio (sesenta y cuatro cañones en total), torres de asalto desmontadas, además de logística, provisiones y pertrechos necesarios para aguantar en Malta, una isla desértica y que no proporcionaría medio alguno, durante al menos dos meses en campaña. Todos los recursos del Imperio se pusieron a disposición en gradas y arsenales de Estambul. Monroy tomó buena nota, escapando acto seguido con la intención de dar la alarma en Sicilia. Al principio no le creyeron por renegado, condenándole a tortura, pero el sagaz fraile que llegó para confesar y dar la extremaunción al cautivo le escuchó atentamente y pidió que juzgasen otros, que, concluyendo la autenticidad del informe, llevaron las alarmantes nuevas al virrey. Al pobre Monroy le costó cara su lealtad, pero, al final, logró su propósito.

A pesar de ello, de forma increíble, al bando cristiano le costó reaccionar. En Malta, el gran maestre Jean de Valette Parisot, en vez de poner de inmediato las cuadrillas de albañiles al trabajo en las fortificaciones, estas en pie de guerra, organizar la milicia local y llevar a cabo acopio de agua y víveres dentro de las fortificaciones, convirtiendo la isla en una trampa para el invasor, calculó que los otomanos no llegarían antes del verano y desplegó una «ofensiva epistolar» solicitando el auxilio del papa, el rey de España y los cruzados de toda Europa, que fueron llegando a Malta hasta completar un millar de caballeros para la defensa, cifra

irrisoria ante lo que se venía encima. Otros dos mil soldados regulares —italianos, españoles y griegos— se unieron a las guarniciones de los fuertes, apenas unos centenares de hombres, sumando finalmente, con los tres mil de las milicias locales, poco más de seis mil defensores.

El prudente Felipe II, al que faltaba un año para la rebelión en los Países Bajos, valoró la posibilidad de jugarse la nueva flota que estaba construyendo tras el desastre de Los Gelves (ciento veinte galeras en Barcelona y otras cuarenta en Italia) a cara o cruz por Malta; en pleno apogeo de la Marina otomana, eran ahora los cristianos quienes debían administrar sus magros efectivos. El caso es que las cosas no marchaban bien en el *Mare Nostrum*, como si un mal fario se hubiera cebado sobre los marinos españoles: en 1562, solo dos años después del desastre en Djerba, un temporal de levante había sorprendido las veintiocho galeras (con tres mil quinientos hombres a bordo) de Juan de Mendoza con destino a Orán, y se perdieron veinticinco de ellas en la playa de la Herradura, al este de Málaga. La debilitada plaza fue atacada, el año siguiente, por cuarenta y cinco galeras y cincuenta mil otomanos bajo el mando del ubicuo Pialí Pachá, que no logró tomar las fortificaciones. Llegaron entonces las galeras de Nápoles bajo el mando de Fernando de Mendoza, y sorprendió por completo al confiado Pialí, que logró salir del atolladero dejándose en Orán solo unas pocas galeotas capturadas. Muy amargo para los cristianos fue apresar, también, cuatro naos de alto bordo francesas, que estaban aún, a estas alturas, aprovisionando a los otomanos.

Este mismo año (1563) Sancho de Leyva, uno de los derrotados en Djerba, con cincuenta de las nuevas galeras trató de tomar el estratégico enclave del peñón Vélez de La Gomera, pero fracasó aun sin graves pérdidas. La nueva Armada de Felipe II repitió en 1564, bajo el mando de García de Toledo, nombrado jefe de la flamante escuadra real, llevando casi un centenar de galeras incluidas cinco de la Orden de Malta, es decir, de la pequeña Armada corsaria de Romegas y Parisot. Se estableció una sólida cabeza de puente en tierra firme e, iniciado el bombardeo del peñón, fue abandonado a la carrera por sus defensores. Este pequeño éxito levantó la moral hispana y Felipe, tras asegurar sus posiciones africanas —los «presidios» de Ceuta, Melilla, Orán y el peñón de Vélez—, mandó a García de Toledo a Sicilia como virrey con una parte de la escuadra y tres tercios a bordo, convocando para el llamado «gran socorro» de Malta tanto a Génova como a la república veneciana y las galeras papales. El problema eran los preparativos y el tiempo que toda esta ayuda tardara en llegar.

Puesto que Pialí Pachá, secundado por el experto y avezado Dragut y las tropas multitudinarias de Mustafá, no se entretuvo en absoluto y zarpó de Estambul el 30 de marzo de 1565, tras recorrer las setecientas millas marinas que separan Malta de Estambul apareció a la vista de la isla el 18 de mayo, preparándose para el desembarco. Teniendo en cuenta el sustrato poblacional árabe de la población de la isla y la equívoca actitud de los caballeros de Malta a favor del sultán, cabría

preguntarse si los turcos no habrían podido conseguir una entrega «negociada» del enclave. En realidad, no había lugar: las piraterías y el comportamiento de los berberiscos, en especial con el comercio de esclavos que protegía Solimán, consiguieron despertar el más profundo odio hacia los turcos por parte de los malteses; Dragut, en efecto, había estado por aquí haciendo de las suyas en 1551, obteniendo también información útil para el asalto definitivo. Los caballeros de la Orden, capitaneados por Valette Parisot, no habrían hecho componendas con los otomanos sin encontrarse al día siguiente con un alzamiento popular en toda regla. Además, Solimán, harto de las piraterías de Romegas —que llegó al extremo de capturar a los gobernadores del Cairo y Alejandría, una nodriza real y el tesoro del Gran Eunuco—, quería no solo arrebatar la isla a los caballeros por la fuerza, sino borrarlos definitivamente del mapa. A pesar de su avanzada edad a la sazón (setenta años), Jean de Valette le correspondía con un feroz afán de revancha por lo sucedido en Rodas en 1522. Así que la batalla sería a muerte; no cabían apaños ni deslealtades.

La multitudinaria escuadra turca entró en la rada de Marsaxlokk o laguna Sirocco, al sur de la isla de Malta, bastante desprotegida, pero en la que se pudo poner todo el ejército en tierra, aunque no la artillería. Con un contingente armado tan grande pronto el sur de la isla estuvo sometido, y se planificó para el día 21 (solo dos días después de llegar) un ataque contra los sectores que se creían más débiles en las murallas de Birgu y Senglea; sin embargo, los caballeros de Castilla y Auvernia dieron la talla, conteniendo a los invasores, que fueron puestos en fuga por una carga de un millar de jinetes y arcabuceros cristianos. El tropiezo trajo el inicio de las disensiones entre Pialí Pachá, el almirante, y Mustafá, jefe del ejército; mientras el primero quería tomar el fuerte de San Telmo —para disponer de un puerto en el que poder desembarcar la embarazosa artillería—, Mustafá prefería dirigirse con su hueste a la capital, Medina,alzada sobre un cerro en el interior. Ganó el primero, y toda la flota fue hacia el norte; una escuadra bajo el mando de Dragut se separó para tomar la isla de Gozo, arrasada y con todos sus habitantes reducidos a la esclavitud. El resto de la flota penetró en Marsamxett, al otro lado del Grand Harbour, donde posteriormente se ubicaría el lazareto del puerto, entre Sliema y Gzira, que contiene en nuestros días las marinas deportivas y sus varaderos.

Desembarcaron entonces, a la máxima rapidez, veinticuatro de los cañones que dieron comienzo a la demolición de los muros de San Telmo, defendido por unos ochocientos hombres, muchos españoles. Las penalidades en este fuerte fueron de auténtica pesadilla; en muy pocos días quedó derruido por la artillería otomana, y los defensores y los atacantes pelearon entre montones de escombros. Los jenízaros, célebres matasietes para los cristianos, tropas de élite del sultán, se lanzaban en cada asalto blandiendo sus cimitarras y con los rostros y brazos pintados de rojo; eran, en realidad, niños robados a los cristianos, a los que se había educado en el fundamentalismo más fanático hasta convertirlos en guerreros formidables. Pero los soldados españoles, con experiencia en los tercios y líneas defensivas de las

diferentes posiciones —Corfú, Orán, Mazalquivir, Baleares, Sicilia y un largo etcétera—, les tenían tomada la medida y conseguían rechazarlos un día tras otro. Jean de Valette tuvo el acierto de no abandonarlos a su suerte, aprovisionándolos cada noche desde Birgu y Senglea a través del puerto, retirando los heridos y mandando tropas de refresco. De forma increíble, el día 18 de junio, un mes después de la llegada de los invasores otomanos, San Telmo aún no había caído. Se hallaba Dragut con dos de sus capitanes reconociendo el terreno, cuando desde la otra orilla, en San Ángel, alguien apuntó una pieza de artillería y dio de lleno en el grupo. Así encontró su fin, ante los muros de Malta, el corsario irregular más famoso después de los Barbarroja y más célebre del Mediterráneo, conocido por los suyos como «La Espada Desenvainada del Islam» y por los cristianos como «El León Berberisco». Aunque los franceses reivindicaban su comportamiento humano con los cautivos comparado con el de sus congéneres, se trató en realidad de un despiadado pirata, que no tuvo escrúpulo en hacerse rico y famoso a costa del sufrimiento de miles de esclavos a los que arruinó la vida. Pero, a pesar de ser un canalla, su fama, como la de *sir Francis Drake* en Inglaterra, permanece inalterable en aguas del *Mare Nostrum*.

San Telmo, finalmente, cayó el 23 de junio, al precio de casi mil quinientos asaltantes muertos, a los que había que sumar cientos de heridos y otros muchos, víctimas de las enfermedades, el total de las bajas turcas alcanzó las seis mil, el 20% de su fuerza total. Con ser esto malo, lo peor era el tiempo perdido y el descontento entre la tropa, especialmente los jenízaros, que estaban al borde de la rebelión. Pero, ahora, poseían la península central del puerto, donde pudieron apuntar cómodamente la artillería hacia los muros de San Ángel y Senglea. También colocaron artillería en la península de Kalkara, hacia la bocana del puerto, y frente al fuerte de San Miguel, al sur, no muy lejos del cual (Burmola) habían plantado su campamento los otomanos. Las dos penínsulas fortificadas de Malta quedaban así completamente cercadas y objeto del bombardeo de sesenta y cuatro cañones, como lo estuvo Constantinopla en 1453. Recordando tal vez aquellos días, Pialí Pachá hizo pasar, desde Marsamxett al Grand Harbour, una flotilla de galeotas que sus hombres empujaron por el istmo de la península de San Telmo, lo que le permitiría dominar también las aguas del puerto.

Los defensores aprovecharon estos preparativos para reforzar sus fortificaciones y organizar la hueste. El perímetro fortificado de San Ángel, Birgu, Senglea y San Miguel era mucho más reducido que el de la ciudad bizantina y, por lo tanto, fácil de defender con las tropas que restaban, menos de cinco mil hombres tras la pérdida de San Telmo. Pero la artillería turca, al completo, machacaba inmisericorde los baluartes cristianos cada día. ¿Qué pasaba con el socorro pedido a la cristiandad? Al fin y al cabo, Malta queda a solo cincuenta y dos millas Marinas de Sicilia; aunque, en realidad, la distancia a Mesina, el puerto donde se preparaba el gran socorro, sea casi el triple. A principio de julio llegó la respuesta en forma de cuatro galeras que, bajo el mando de Juan de Cardona, y con seiscientos soldados a bordo, burlaron la

vigilancia turca y llegaron hasta las fortificaciones. Las mandaba el virrey de Sicilia, García de Toledo, y sirvieron para levantar no poco la moral de los defensores. En Mesina, en efecto, se habían concentrado sesenta galeras bajo el mando del propio virrey, la flota de transporte del ejército de Álvaro de Bazán y diez mil hombres que encabezaba otro veteranísimo héroe, el extremeño Álvaro de Sande, superviviente de Los Gelves y al que conocemos. Pero el cauto Felipe II, escarmentado por los desastres de Djerba y la Herradura, no permitía que zarparan hasta que estuviera todo listo y la flota genovesa de Andrea Doria se hubiera incorporado como cobertura de la expedición, permitiendo, junto a las galeras españolas, lograr superioridad sobre la escuadra otomana.

Jean de Valette comprendió que si eran capaces de resistir durante el mes de julio el gran socorro llegaría poniendo a los sitiadores en aprieto irreversible; rechazó, pues, las ofertas de rendición de Mustafá, preparándose para el combate. Por su parte, Pialí Pachá, cuyas heridas en la toma de San Telmo se complicaron, tuvo que dejar el mando a Mustafá, que programó para el día 15 un ataque triple que se iniciaría por el fuerte San Miguel, para incidir luego también en el frente terrestre sobre el parapeto de Birgu, más débil; por último, una flota de ochenta galeotas intentaría tomar el fuerte de San Ángel de revés. Debió ser jornada intensa la de aquel día; mientras los jenízaros fracasaban por completo en la muralla de San Miguel, el resto de la tropa turca no logró superar el parapeto de Birgu y, en el frente de mar, los caballeros ubicaron estratégicamente una pieza que causó gran mortandad entre las galeotas que atacaban desde el Grand Harbour y los otomanos que conseguían desembarcar.



El sitio de Malta de 1565, por Egnazio Danti, Museos Vaticanos. La decisiva jornada mediterránea se decantó al comprender Jean de Valette que, tras el mes que tardaron los otomanos en tomar San Telmo, si aguantaba durante julio el gran socorro español llegaría procedente de Mesina bajo el mando de García de Toledo. Así sucedería finalmente.

El sangriento fracaso dejó a los turcos sin otra opción que afrontar una guerra de desgaste claramente en contra de sus intereses: su logística no podía asegurarles tan larga permanencia en la isla, los hombres morían, enfermos, a racimos, y el gran socorro, como espada de Damocles, pendía sobre ellos amenazando con el desastre si llegaba a consumarse. A pesar de todo, Mustafá no cejó; los zapadores luchaban en el subsuelo para abatir los muros, mientras la artillería proseguía con su interminable machaqueo. El 7 de agosto la caballería cristiana hizo fracasar un nuevo ataque sobre Birgu y San Ángel, y el 15 los jenízaros trataron de escalar las murallas pero fueron rechazados; cuatro días después se amotinaron. Pero tampoco los defensores estaban para muchos trotes: tras el ataque, propusieron abandonar el parapeto improvisado de Birgu, un lugar lleno de escombros a estas alturas, y refugiarse tras las murallas de San Ángel. Pero el maestre lo impidió; percibía que el ataque turco iba perdiendo fuerza y el socorro estaba cercano.

Cuatro meses, nada menos, empleó en total el gran socorro en llegar al norte de la isla, y recibieron al fin el 20 de agosto, desde Madrid, permiso para zarpar de Mesina. Pero el 28 un temporal dispersaba la flota y tuvieron que regresar. En Malta, bajo una lluvia persistente (como en el decisivo asalto de Constantinopla), Mustafá hizo un último intento desesperado al arma blanca el día 30, contrarrestado con ballestería, flechas e incluso piedras. Mientras tanto, los españoles llegaban a la isla sin ser vistos a primeros de septiembre, desembarcando en la bahía de San Pablo sin obstáculo alguno. En cuanto lo supo Mustafá, el día 8, ordenó embarcar toda la artillería, preparándose para zarpar, y dio por terminado el asunto puesto que la mitad de su fuerza —unos catorce mil hombres— se habían dejado la vida en los combates o por las enfermedades.

Un último cartucho, una trampa a las tropas españolas, tampoco dio resultado; la batalla frente a Medina concluyó en victoria para Álvaro de Sande, que venía para tomar revancha por Los Gelves. Derrotados, unos ocho mil turcos se replegaron sobre el puerto, cargando agua para emprender la retirada. El 12 de septiembre no quedaba ni rastro de los turcos en el puerto de Malta. Con un coste de casi tres mil soldados y ocho mil civiles malteses, los cristianos habían rechazado la más potente acometida islámica de Solimán, con la que fracasaba el hasta ahora venturoso Pialí Pachá. García de Toledo entró en Mesina en olor de multitud y cubrió de honores a Jean de Valette, hombre providencial en el lugar oportuno. Álvaro de Sande, extrañamente al margen, fue agasajado por el papa Pío V con una espina de la corona de Jesucristo. Felipe II le concedería, generoso, el título de marqués de La Piovera; tenía setenta y seis años y aún vivió ocho más a cargo de la ciudad de Milán.



Imagen de Malta en 1940, durante la Segunda Guerra Mundial. Los turcos no lograron finalmente conquistar el enclave estratégico del Mediterráneo central, en la boca del canal de Sicilia, y este tropiezo fue un importante hándicap para proseguir la expansión berberisca hacia el oeste. Los muros que hoy ve el visitante no tienen nada que ver con lo que había entonces.

Malta resultó la gran debacle final del reinado de Solimán el Magnífico, que falleció al año siguiente, 1566, el mismo año en que nacía Jacobo I Estuardo (futuro rey de Inglaterra) y se declaraba el Compromiso de Breda, es decir, la sublevación en los Países Bajos. De forma sintomática, cuando a Felipe II se le cerraba un frente, otro se abría irremediablemente. Subió al trono de Estambul Selim II, hijo de Roxelana, que aún contaba, no obstante, con poderosos recursos, pues aunque el ejército regular sufrió gravísimo castigo en Malta, la flota prácticamente salió indemne, y, con la excepción de Turgut, toda la «vanguardia» irregular berberisca estaba aún en época de predominio sobre las galeras cristianas. En 1569, Uluj conquistó la ciudad de Túnez y, al año siguiente, capturó tres galeras de la Orden de Malta, degollando cruelmente a todos los caballeros. La siguiente acometida otomana fue la conquista de la isla de Chipre y la caída de Famagusta, para alarma de sus ocupantes, los venecianos, que solicitaron al papa la formación de otra Santa Liga; Pío V debería hacer un esfuerzo para poder contar con las fuerzas navales de Felipe II, puesto que el prestigio de Venecia frente al monarca español era muy escaso. En esta ocasión, no obstante, Felipe II prestó oídos: consciente de que sus fuerzas estaban perdiendo el pulso contra los turcos, había decidido tras Los Gelves dotarse de una poderosa escuadra de trescientas galeras, construida en las flamantes atarazanas de Barcelona con las riquezas procedentes del Perú; era el momento de ponerlas en la balanza.

Tras no pocos avatares que nos describe Manuel Rivero en su libro sobre Lepanto, el papa lograba brillantemente la formación de la Santa Liga contra el islam, cuyas fuerzas incluyeron doscientas siete galeras y seis galeazas de España, Venecia, Malta, Saboya, Génova y el papado; bajo el mando supremo de don Juan de Austria, hermano bastardo de Felipe II y representante real, aunque las respectivas escuadras fueran mandadas por Agostino Barbarigo y Sebastián Veniero (de la veneciana),

Marco Antonio Colonna en representación del papa, Juan Andrea Doria por los genoveses y Álvaro de Bazán al mando de los barcos españoles. Frente a ellos, doscientas veintiuna galeras turcas que dirigía el comandante general Alí Pachá, con Mohamed Sirocco, bey de Alejandría, en el ala derecha y Uluj Alí en la izquierda, avanzando desde el fondo del golfo de Patras o de Corinto, en la costa occidental de Grecia, hacia los cristianos. Llegaba al fin, en el Mediterráneo, la batalla naval más trascendental de todos los tiempos, «más grande ocasión que vieron los siglos», en palabras del inmortal Miguel de Cervantes, que lucharía a bordo de la galera *Marquesa*. Fue la batalla de Lepanto, de la que se han ocupado excelentes trabajos; Oriente contra Occidente y el mar Mediterráneo de por medio como húmedo sudario preparado para casi cuarenta mil personas que perecieron por su dominio en un solo día.

LA MADRE DE TODAS LAS BATALLAS

7 de octubre de 1571

Son las siete y media de la mañana, poco después del amanecer. Sopla un ligero viento terral; gracias a él, la impresionante formación otomana surca, en línea de frente, las aguas del golfo, cincuenta y cinco galeras a la derecha con Sirocco, noventa y una en el centro de Alí —que navega en la *Sultana*— y sesenta y siete a la izquierda de Uluj, con otras ocho de socorro en la reserva con una veintena de galeotas de Murad Dragut. Acaban de avistar la flota enemiga, que, como guerrero en la jungla, ha seguido una sinuosa derrota por los vericuetos de las islas Jónicas. Pero ya están ahí, esos malditos cristianos, con el viento en contra, peleados como siempre entre ellos y arrastrando a base de remo sus pesadas naos precedidas por seis galeazas. Justo en el centro de la formación navega una preciosa galera roja empavesada, la *Real*, sin duda con el hermano bastardo de Felipe II, Juan de Austria, a bordo. Bonito regalo para el sultán, cuando sea capturada.

La impresión no debió de ser menor en campo cristiano. Formaban, por el lado de tierra, cincuenta y cinco galeras de Barbarigo frente a Sirocco; Juan de Austria, secundado por Veniero y Colonna, llevó sesenta y cuatro galeras contra el centro de Alí, mientras Juan Andrea Doria, a bordo de la *Capitana*, disponía de cincuenta frente a Uluj. La reserva cristiana —baza fundamental para la victoria— era mucho más potente que la otomana: treinta y ocho galeras bajo el mando de Álvaro de Bazán. Conscientes de su desventaja numérica, los cristianos eran no obstante superiores desde el punto de vista artillero, y llevaban por delante, para desorganizar la formación turca, las heterodoxas galeazas, bajo el mando de Duodo. Los buques cristianos, por lo general, eran menos ágiles que los turcos pero de mayor pegada, gracias a sus cañones y las formidables tropas embarcadas.

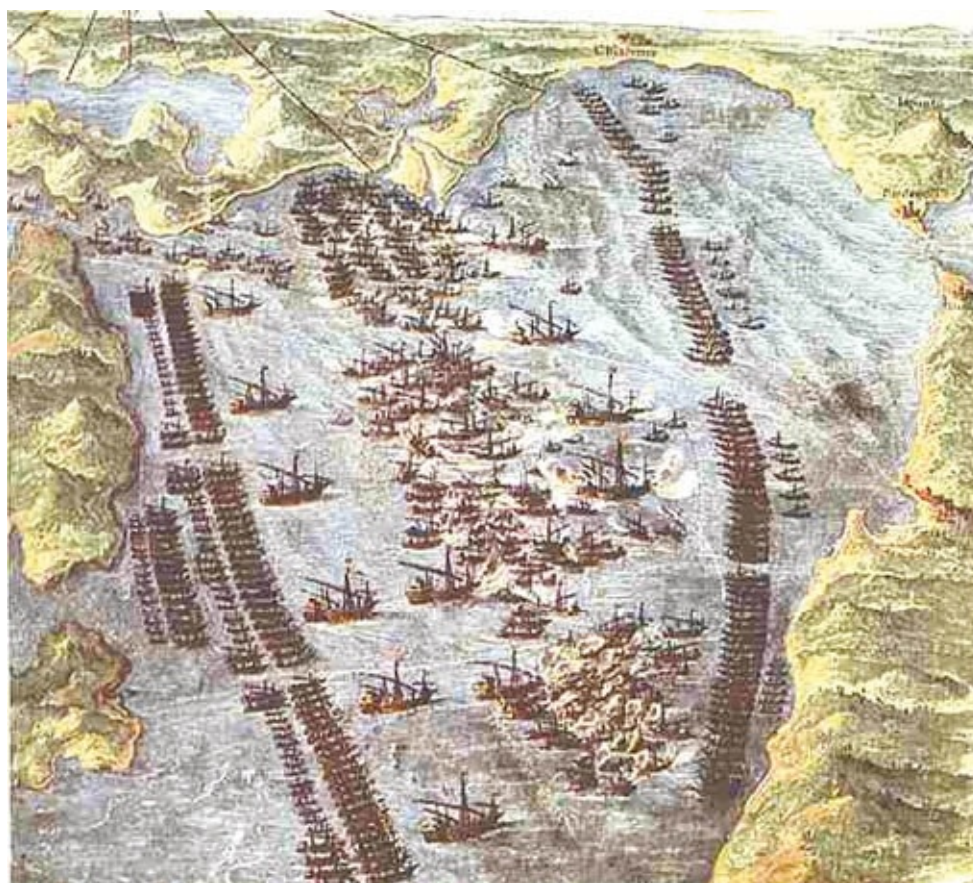
En tan trascendentales momentos, sucedió algo normal en cualquier playa mediterránea: al calentarse la tierra, cesó el viento de terral hacia la mar. El aire se levantó suavemente sobre la costa, comenzando a soplar la virazón, viento de mar. Se izaron entonces, a bordo de las galeras cristianas, vergas y entenas para dar vela, y los galeotes pudieron bogar a marcha lenta, sin agotarse. Don Juan les prometió libertad si la jornada era favorable, pues habría prisioneros de sobra para ocupar su puesto. Los primeros en trabar combate fueron las agrupaciones norteñas, los venecianos de Barbarigo contra Sirocco. Este trató de envolver a los cristianos pegado a la costa etolia, pero los venecianos se dieron cuenta y, girando como una inmensa prensa, aplastaron la formación turca contra el litoral, obligando a varar a las galeras otomanas. Una galeaza, con sus disparos, y diez galeras oportunamente remitidas al lugar por Álvaro de Bazán sentenciaron la batalla en este sector, y los galeotes turcos huyeron por la playa mientras las aguas del golfo se teñían de sangre, en especial en torno a la embarrancada galera de Sirocco, muerto en combate. Los turcos del ala derecha fueron, literalmente, expulsados de la mar.

Media hora después de iniciarse esta cruel hecatombe, empezaba el combate en el centro. Alí ordenó evitar las grandes galeazas interpuestas, pero su frente de batalla se descompuso en huecos y apelotonamientos entre galeras otomanas, con inoportunos abordajes. Contra esta masa de galeras descarriadas, la artillería de las galeazas hizo auténtica masacre, mientras, por uno de los huecos, Marco Antonio Colonna penetró, hábil, con su galera para tomar por detrás a la *Sultana*, copando con otras el centro turco donde se hallaba el pachá Alí e impidiendo el refuerzo. Se trabaron entonces, con estrépito, la *Sultana* y la *Real*, perforada esta última por el ariete enemigo hasta el cuarto banco de remeros. Vino a continuación la *ruciada* con los mosquetes y el sangriento e incierto abordaje, con varias, emocionantes y muy peligrosas idas y venidas sobre las precarias pasarelas y cámaras de remo. El oportuno apoyo, sin embargo, de varias galeras de Bazán decantaba finalmente este combate indeciso del lado cristiano.

No obstante, tras la batalla el veneciano Veniero no dudaría en adjudicarse todo el mérito de la victoria en el centro. Cuando llegó a dux, se hizo pintar un lienzo espléndido con Jesucristo coronándole como vencedor. Ni rastro de don Juan de Austria, Colonna o el papa; no digamos del odiado Felipe II. Lograda la victoria, los venecianos se desprenderían de la alianza con los españoles por la que antes habían implorado, mostrando cuál era su auténtica calaña. Pero volvamos a la lucha: estaba aún librándose la batalla entre los respectivos centros, cuando se daba el pistoletazo de salida para una singular regata de galeras de remo en el sur. Al comprobar Juan Andrea Doria que la línea turca, ágilmente abierta por Uluj hacia el cabo de Pápas, era más larga que la cristiana —sesenta y siete frente a cincuenta galeras— temió ser envuelto y, para evitarlo, arrumbó con todas sus unidades hacia el sur.

En un principio, Uluj pensó que huía. Emprendieron así ambas formaciones una veloz carrera, a la máxima velocidad posible (unos siete nudos de boga), mientras las

respectivas formaciones iban estirándose inevitablemente. Una de las dos tenía que romperse y perder contacto, y la cristiana tenía todas las papeletas por ser menos numerosa; así sucedió, y se abrió un tentador hueco entre centro y derecha de los aliados. Uluj se dio cuenta y decidió su ataque lanzándose por él. Viró sorprendiendo a Doria, y este no fue capaz de reaccionar. También lo había visto, no obstante, Álvaro de Bazán, que envió sus últimas galeras disponibles para taponar la brecha. Cuando estas galeras cristianas empezaron a ser desbordadas por el avasallador alud de Uluj, el almirante español recuperó unidades ya libres del centro y la izquierda para resolver este tercer y último combate. Uluj, que, singularmente, no se había trabado, viendo el desastre del centro e informado de la degollina al norte, decidió poner pies en polvorosa y marchó rumbo a Constantinopla para informar al sultán, que le convirtió —a falta de otro mejor— en pachá de la menguada flota otomana. Los cristianos perdieron en Lepanto quince galeras y ocho mil hombres, recogieron a veintiún mil heridos, entre ellos Miguel de Cervantes. La catástrofe turca fue absoluta: perdieron treinta mil hombres entre muertos y heridos, y la mitad de las galeras en liza (más de un centenar) fueron hundidas o capturadas.



Batalla de Lepanto, por Fernando Bertelli. «La más grande ocasión que vieran los siglos», madre de todas las batallas del Mediterráneo y posiblemente la de mayor importancia en la historia de este mar se saldó con la completa debacle otomana frente al sorprendente y renovado empuje cristiano que, derrotado el ejército turco en Malta y perdida la flota en Lepanto, quedaba como vencedor absoluto.

Todo había terminado y el predominio turco en aguas del Mediterráneo establecido tras los desastres de Préveza y Los Gelves concluía, con los desastres de

Malta en 1565 y Lepanto en 1571, socavando irremisiblemente el poder militar otomano (pues desaparecieron casi cincuenta mil hombres entre ambos). Un príncipe italiano habría vendido su alma al diablo por ocupar el lugar de Juan de Austria, pero este, insobornable, preferiría haber sido cualquiera de sus guerreros al paladín de la prensa del corazón de la época, que fue lo que le tocó para su eterna decepción. Aun duramente golpeado, el poderío del sultán se mantendría en la mar, puesto que, al año siguiente, 1572, Uluj Alí —apodado ahora Espada del Islam— pudo mostrar a Selim II una espléndida flota de 134 galeras de combate. Esto, unido a la muerte de Pío V ese mismo año, la subsiguiente descomposición de la Santa Liga y la aparición de Uluj en las mismas aguas —las flotas cristianas renunciaron a enfrentarse con él e incluso llegaron los venecianos a firmar una paz separada con la Sublime Puerta en 1573—, ha llevado a concluir que Lepanto no fue tan gran victoria como se presume o que, en cualquier caso, estuvo lamentablemente desaprovechada.

Ignoran estas argumentaciones que, tras la batalla de Lepanto y la completa pérdida de las flotas irregulares berberiscas y de vanguardia de la escuadra otomana (que eran las que verdaderamente hacían daño a los dispersos enclaves cristianos), bien en la propia batalla o absorbidas por la nueva escuadra de Uluj Alí Pachá, los turcos tuvieron que abandonar por completo el Mediterráneo central, renunciando a la penetración por el Adriático, la invasión de Italia desde Grecia o el dominio del mar de Levante. En suma, su ofensiva naval se detuvo en seco, definitivamente. Ahora, tras unos años de guerra defensiva y convulsiones en el trono de Estambul que mantuvieron ocupados a los turcos mientras los españoles pasaban a combatir con sus barcos en el océano Atlántico (Armada Invencible y guerra contra Inglaterra hasta 1604), el Mediterráneo quedó a la espera, hasta la aparición de increíbles héroes de nuevo cuño que llegarían con el siglo siguiente.

Osuna y cabo Celidonia. Una flota privada controla el Mediterráneo

GALERAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO DE ORO

A comienzos del siglo XVII, la galera, con diez siglos de reinado en el *Mare Nostrum*, era un buque de combate conocido, bregado y experimentado que nadie se atrevía a cuestionar. Los bizantinos las habían inventado, venecianos y genoveses las perfeccionaron hasta el colmo y aragoneses, turcos y franceses las emplearon en sus escuadras militares como potencias que pretendieron alguna vez el dominio en algún sector del Mediterráneo. Hemos visto cómo la nao «manca» —es decir, sin remos—, aparecida en la Edad Media a partir de la *navis caricata* latina, nave de carga o carraca, debutó con éxito en Constantinopla, pero empleada en los días de Zonchio (cien años atrás) en combinación con las galeras había fracasado por completo, y tan solo logró protagonizar horrendas masacres. Las grandes batallas navales del siglo XVI —Préveza y Lepanto— se libraron usando de forma prácticamente exclusiva las galeras. Era tan normal su presencia en la flota que ya nadie se daba cuenta de un hecho evidente: estas embarcaciones apestaban. Y lo hacían así porque en ellas vivían, hacinados y en condiciones higiénicas deleznable, centenares de personas en situación de esclavitud, «pena de galeras», encadenados al duro oficio del remo en el que morían por docenas.

En esto último, las galeras se parecían al Gobierno de la España de la época, que, literalmente trufado de corrupción y desvergüenza, producía un hedor que ya ni siquiera se percibía, acostumbrados como estaban todos en la corte y su proximidad a vivir en él como ratas en la basura. A esto había llegado, en muy pocos años, a parar el Gobierno del hijo de Felipe II, Felipe III, rey bondadoso y pacífico pero que no quería saber absolutamente nada del oficio de gobernar y lo dejaba todo en manos del auténtico monarca de la podredumbre y la inmundicia, el aristócrata Francisco de Sandoval y Rojas, marqués de Denia pero más conocido por otro título, duque de Lerma, por el que le identifican todos los cronistas. Este era el válido, es decir, quien podía gobernar el reino en vez del rey; pero estando como estaba absolutamente corrupto, no era de extrañar que se produjera el reiterado fenómeno de que gobernarán realmente otros funcionarios y validos, cada vez más corruptos y abarcando su cuota de poder conforme se iba descendiendo en la escala. Así, la

administración imperial era un auténtico desfile de funcionarios añadidos, mantenidos y adosados, muchos de los cuales habían adquirido su cargo ante el rey en fiestas y en convites y que ofrecían una suntuosa apariencia, aun cuando en el día a día, como una galera, no podían evitar la insoportable e inabarcable peste producida en su entorno. Todo ello estaba barnizado y cubierto por la pátina del último fulgor del gran Imperio, la ponzoña parasitaria y malversadora junto a la cual convivió un fenómeno cultural y artístico como el Siglo de Oro español, en cuyo vértice más conspicuo brillan figuras como Velázquez o Quevedo.

¿Cómo se pudo llegar a esto? Algunos cronistas hablan de «proceso biológico», la degradación del Imperio, la célebre «picaresca» y la más trascendente e inevitable decadencia. No puede ser nuestro propósito indagar en semejante y compleja cuestión, en la que sin duda tuvo mucho que ver la desidia, abulia e irresponsabilidad del monarca —máximo responsable—, la casi completa corrupción de la nobleza y aristocracia, predecesora del derrumbamiento de los imperios, o la alegre y despreocupada conformidad de los administrados que, sin posibilidades de cambiar nada, aceptan el estado de la cuestión y tratan de «buscarse la vida» como pueden. Lo cierto es que los países que entran en este grado de podredumbre aceleran su propia degradación; durante este siglo, España no sería la única, pues el Imperio turco, tras la muerte de Selim II en 1574, afrontó tres reinados —Murad III, Mahomet III y Mustafá I, hasta 1617— en los que el harén o los jenízaros se disputaron el poder, provocando la debilidad y abyección de su poderío; e Inglaterra, tras el prolongado Gobierno isabelino, tuvo dos reyes católicos Estuardos (Jacobo I y Carlos I), el último de los cuales, en su feroz enfrentamiento con el Parlamento, terminó provocando una cruenta guerra civil que desgarró el país, que acabó cayendo en el integrismo puritano.

En España, sin embargo, antes de emprender el proceso de caída definitivo (que llegaría en la segunda parte del reinado de Felipe IV, a partir de 1640), hubo unos años de brillo inusitado, como el fulgor de una enana roja antes de estallar o convertirse en gigante azul, en los que personalidades increíbles —hoy completamente olvidadas—, manteniéndose tan apartados como pudieron del inane y hediondo aparato administrativo, lograron auténticas hazañas navales en el Mediterráneo, el Atlántico y el Caribe. Estos personajes fueron Antonio de Oquendo, almirante de la escuadra del Mar Océano; Fadrique de Toledo, que le precedió en el cargo; y Pedro Téllez Girón, duque de Osuna. Al primero la corrupción le produjo graves trastornos, aun cuando pudo sobrevivir a ella; a Fadrique la mala administración, combinada con el «mal de ojo» del valido de turno —el conde-duque de Olivares—, terminó costándole vida y honor; el tercero, previendo lo que pudiera sucederle, operó como auténtico *outsider* para eludir la nefasta administración, corrompió a quien pudo para lograr sus objetivos y alcanzó, como Pedro III el Grande, el dominio del Mediterráneo derrotando a turcos y venecianos. Al final, sin embargo, semejante hombrada terminó cuando el rey, tan bien servido, permaneció

alelado, como un rumiante mirando al tren cuando otros lo despellejaban y humillaban. Cayó el personaje en desgracia lo mismo que Fadrique, pero, a diferencia del monarca y adláteres, dejando memoria de un hombre y su trayectoria. Hoy su vida y obra forman parte, ineludiblemente, de la historia naval del Mediterráneo.



Felipe III de España, monarca pacífico y religioso, pero que nunca quiso aceptar el deber de gobernar, lo que derivó no solo en la degradación y decadencia del Imperio, sino en ascenso y promoción de un auténtico ejército de corruptos anejos a la Corona junto con una legión de aventureros, hombres de acción, buscavidas y ganapanes que darían su penúltimo brillo a la monarquía de los Austrias.

En el aspecto naval, nos hallamos en un momento en que las escuadras de galeras españolas, potenciadas por Felipe II tras los desastres de Préveza y Los Gelves (1560), con la experiencia sobre sus hombros de la «más grande ocasión que vieron los siglos» (Lepanto, 1571) y la guerra naval en todos los frentes, alcanzan la excelencia. Suele ser bastante desconocido que, con motivo de la guerra con Francia, en 1591, cuatro galeras españolas —tan desgraciadas en la campaña de la *Invencible*— de Diego Brochero llegaron a Blavet, donde se habían hecho fuertes los españoles

de Juan del Águila. Desde allí emprendieron una implacable cacería, apoderándose de cuanto buque francés o inglés encontraron en estas aguas y llegando incluso a irrumpir en el puerto de Brest para reconocerlo. La expedición permitió también saborear apetecida venganza, pues, cerca de Le Conquet, frente a la isla Ouessant, atraparon una sección de «mendigos del mar» holandeses, un centenar de pequeños bajeles, skûtsje y filipotes de los que apresaron siete, entre ellos la almiranta. La falta de logística detuvo esta ofensiva en Bretaña, pero las galeras españolas habían vuelto por sus fueros y pronto llegarían a Flandes.

En efecto, llegado el nuevo siglo, el comandante de las fuerzas españolas en Flandes, Ambrosio Spínola Doria, mientras abordaba la toma de Ostende —campana librada de 1601 a 1604 con un saldo estremecedor de más de cien mil muertos—, decidió basar en el puerto de Sluys (La Esclusa), en la desembocadura del Escalda, una escuadra de seis galeras bajo el mando de su hermano Federico, con cinco mil hombres (es decir, un tercio) a bordo, que partieron del puerto de Santa María, Cádiz. Federico Spínola era el gran amigo de los españoles; nacido el mismo año de la batalla de Lepanto, estudió en una universidad española y combatió en Flandes. Con la entrada del siglo, se había convertido en uno de los mejores proveedores del ejército y la Armada en Flandes, aportando hombres, buques y pertrechos; a la postre, trajo también un gran general, su propio hermano Ambrosio. En 1602, a la altura de Lisboa, su escuadrilla de galeras topó con la escuadra de siete navíos de William Morson, a quien eludió para seguir viaje hasta llegar a La Coruña, Ferrol y Santander. Pero los anglo-holandeses volvieron a atacarle pasado el estrecho de Dover y hundieron dos unidades, *San Felipe* y *Lucero*.

Aun perdidas estas galeras (y no todas menos una, como asegura Kamen) Spínola siguió adelante, entrando con su capitana *San Luis* en Dunkerque mientras la *Padilla* se refugiaba en Calais y las dos restantes alcanzaban Nieuwpoort, cerca de Dunkerque. Estas supervivientes constituyeron embrión de la escuadra de galeras de Flandes, pronto formada por la *Capitana*, bajo el mando de Spínola, la *Patrona* de Valenzuela, la *Española* de Ordóñez, la *Fama* de Martínez, *Ventura* de Rípoli, la *Doncella* de Munguía, la *Santa Margarita* de Rocha y la *San Juan* de Vargas, con una fuerza de más de un millar de soldados a bordo. La escuadra libraría una memorable batalla el 5 de mayo de 1603 contra varios navíos de alto bordo del almirante de Holanda, Joos de Moor, en la que Federico Spínola y Moor perdieron la vida, y los españoles sufrieron cuatrocientos catorce muertos por setecientos veinte holandeses y un bajel hundido. En el momento clave de la batalla, la capitana española, aferrada al buque de Moor, fue rodeada por dos naos holandesas que no pudieron con ella, y la española se desasíó con su comandante herido de muerte en mano, estómago y rostro. Desgraciadamente, con la caída de La Esclusa y con las galeras zabordadas, esta escuadra acabaría perdiéndose por completo.

CAMBIO DE AIRES EN UNA ISLA

Cuando don Pedro Téllez, duque de Osuna, llegó en 1611 a Sicilia como virrey, encontró una escuadra de galeras muy similar a la de Flandes en Mesina y Cartagena, en diferentes estados de mantenimiento. Eran la *Capitana*, que llevaba trescientos sesenta remeros, la *Capitana de las Seis*, la *Patrona*, la Escalona y la Gerona, del orden de los doscientos cincuenta galeotes cada una, y las más pequeñas la *San Juan*, la *San Pedro*, la *Fortuna* y la *Belmonte*, con doscientos, bajo el mando de Antonio Pimentel. Enseguida ordenó el duque que pasaran por la maestranza para quedar listas para el combate. Tenía las ideas muy claras don Pedro; no en vano había adquirido su experiencia naval en las galeras de Federico Spínola, pues como soldado de Flandes estuvo presente en la batalla mencionada de 1603. Había nacido el duque en Osuna, población cercana a Morón de la Frontera entre Sevilla, Granada y Málaga (en el corazón de Andalucía) en 1574, es decir, tres años después de Lepanto; con tan solo veinte años heredó el título de su padre, segundo duque de Osuna, encontrado muerto en un burdel.



Retrato de Pedro Téllez Girón de Velasco y Guzmán, duque de Osuna; veterano soldado de Flandes y ambicioso cortesano, supo medrar en la corte de Felipe III para conseguir un cargo de gobernador prácticamente autónomo en Sicilia y Nápoles que le permitiría financiar su propia flota para controlar el Mediterráneo, como auténtico *outsider* del siglo XVII.

En 1600 don Pedro sentó plaza como soldado en Flandes, de donde regresó ocho años después con ideas claras de medrar en la corrupta corte española para conseguir un buen cargo. Todos los cronistas se sorprenden del rápido ascenso del duque y su inesperada promoción. Lo cierto es que, tras su experiencia en Flandes —donde resultó herido en una mano y perdió el dedo pulgar— había adquirido una sólida formación militar y una impresión objetiva del funcionamiento de la corte española. En su libro sobre el personaje, Fernández Duro narra las dos horas que estuvo ante el rey describiendo, con notable «pico de oro», la situación del ejército español en Flandes. Podemos imaginarnos la escena, con el soberano de mirada perpleja y

pasmada cuya cabeza naufragaba en los pliegues de su gorguera escuchando atentamente las explicaciones del hábil sevillano, que, según él mismo, había vuelto de Flandes con el pelo y barba largos, como un extranjero. Aquel joven guerrero proporcionaba al monarca satisfacción indecible, pues este mismo 1609 Felipe III alcanzaba (¡al fin!) su sueño pacificador firmando la tregua con Bélgica y las Provincias Unidas, junto con la de Londres de 1604, que culminó la interminable contienda con Inglaterra, y el Tratado de Vervins con Francia de 1598, nada más fallecer su padre. No habiendo guerras, Felipe ya no tenía nada que gobernar y pudo dedicarse a los placeres y el asueto al que era tan adicto, puesto que los «detalles» quedaban a cargo del duque de Lerma.

Tal vez por ello, el rey de España decidió, tras concederle el toisón de oro, elevar al duque a la condición de gentilhomme como paso previo a su nombramiento como virrey de Sicilia, buena prueba de lo que podía conseguirse en la corrupta España del siglo XVII con una señalada intervención cortesana. Aunque, en realidad, el duque de Osuna quedó como todos en deuda, y consta en el mismo texto el besamanos al que se vio obligado, pasando por el aro, a don Francisco de Sandoval y Rojas, que confirmaba su nombramiento. Osuna mostró su inteligencia girando visita, pacientemente, a sus predecesores en el cargo, informándose sobre el virreinato y realizando para el rey el memorándum correspondiente, una especie de «plan de actuación» que debían efectuar los virreyes antes de partir. En él describe don Pedro el enclave de la siguiente manera:

Aquella isla noble y feracísima, que forma un triángulo de 700 millas de superficie tan próxima a Italia que solo la separa un estrecho de tres millas, es de naturaleza que fácilmente se hace inexpugnable por aquella parte, como puede serlo por la que confina con Malta. No obstante, la mar es grande, las fuerzas de Vuestra Majestad remotas, y las del turco potentes y vecinas de modo que pueden pasar, como pasan, de uno a otro lado, atendiendo a que los venecianos no cuentan con Armada que exceda a las necesidades de la defensa propia, ni la emplearán en otra cosa, complaciéndole más bien ver perpetuamente acosada la isla de corsarios por los celos que la monarquía de Vuestra Majestad les da.

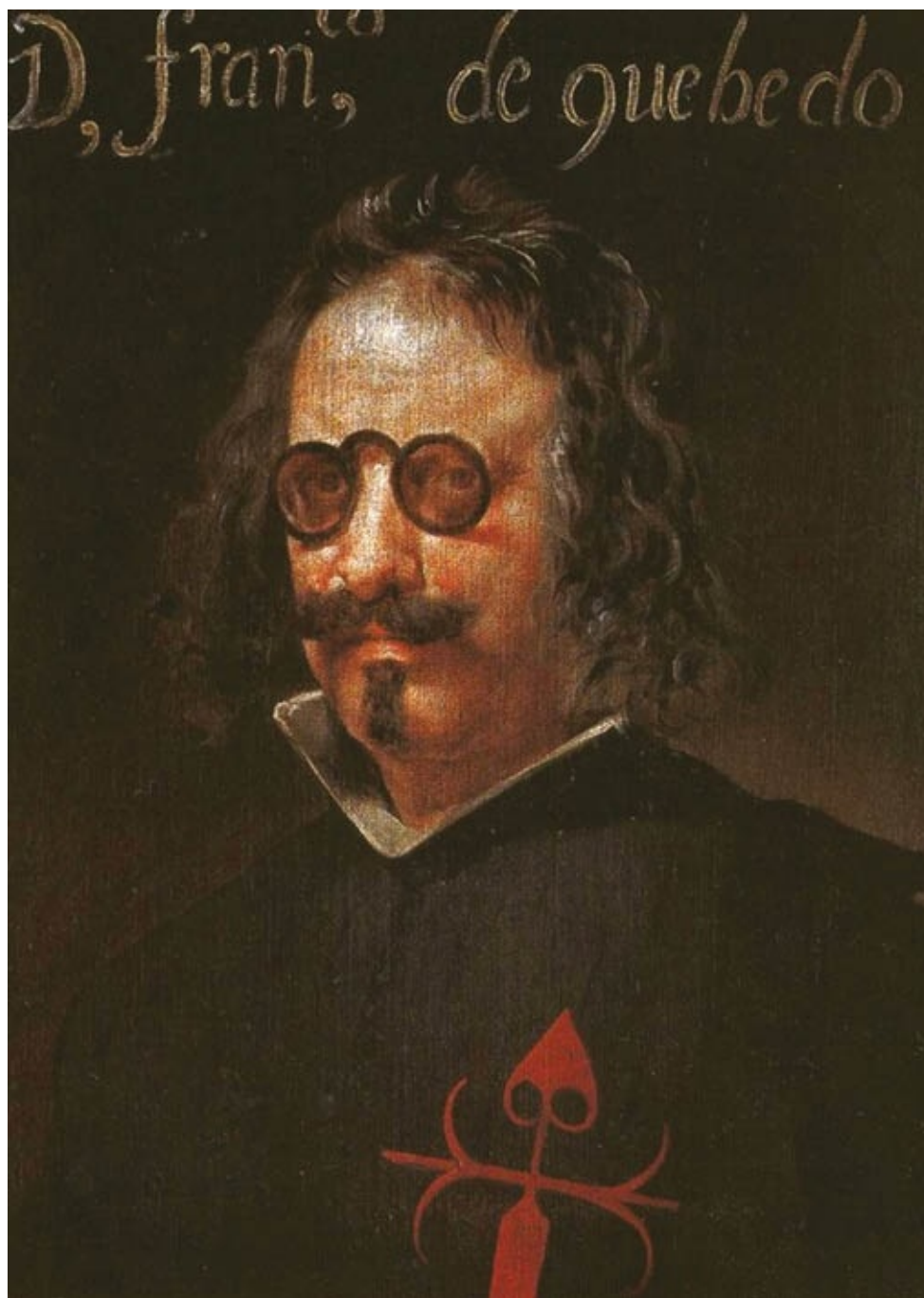
Realmente, las cifras hablan por sí solas, pues en los treinta años anteriores —es decir, de 1579 a 1609, época inmediatamente posterior a la batalla de Lepanto— los turcos habían desembarcado más de ochenta veces en Sicilia, y en algún año se contaron hasta cuatro desembarcos en uno u otro lugar para proceder al habitual saqueo y toma de esclavos. Para evitarlo, continúa Osuna, solo hay dos opciones: negociar con los turcos, con el deshonor correspondiente, o «espumar la mar de corsarios, constriñéndolos a envejecer en sus puertos». Esto último es lo que se disponía a hacer el duque, a pesar de los escasos medios disponibles, lo que produjo el consiguiente escepticismo en la corte, probablemente inducido por anteriores y poco eficaces virreyes. Calló el duque, puede que por no tener aún clara impresión de que Sicilia, isla invadida por griegos, árabes, ostrogodos, normandos, franceses y aragoneses, era crisol de culturas que, sin llegar nunca a estar controlado por potencia alguna, pertenecía «nominalmente» a España, pero viviendo cómoda en cierta

anarquía e independencia de hecho, con señores de poder locales y, en plena época de capa y espada, con mucho aventurero y soldado de fortuna recorriendo en busca de sustento sus calles. Don Pedro Téllez pronto aprendería la peculiar naturaleza e idiosincrasia de la isla, disponiéndose a sacar el mejor partido de ella.

Partió para su destino sin esperar por una parte de su escuadra, que reparaba en Cartagena. De hecho, había mandado por delante su ajuar, equipaje y criados en una galera que fue capturada por galeotas berberiscas, aunque represada después por diez galeras de Nápoles que navegaban de Cádiz a Barcelona. Embarcó en ellas el duque y, tras un viaje vía Marsella, Villafranca, Génova y Nápoles, llegaba finalmente en marzo de 1611 a Milazzo, enclave próximo a Mesina, frente al cual obtuvo la Armada romana, bajo el mando de Caio Duilio, su primera victoria frente a los cartagineses en el 260 a. C. No se encontró allí, afortunadamente, solo el duque de Osuna; además de un modesto marino, Antonio Pimentel, familiar del conde de Benavente (uno de los virreyes que le habían precedido), contó con uno de los mejores marinos de la época, el segundo marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán, nacido menos de un mes antes de Lepanto, hijo del inmortal vencedor de las Azores y la Jornada de las Terceras frente a la Armada francesa de la reina Catalina de Médici. Era este don Álvaro marino experto, avezado y curtido en la misma escuela que su padre y abuelo, las galeras. Cuando tuvo que prescindir de él empleó el duque a un palermitano, Octavio de Aragón, hijo de un grande de España —duque de Terranova— y también veterano de Flandes. Octavio demostraría, como veremos, ser gran capitán de galeras, pero en Flandes había recibido un arcabuzazo en la cabeza y algo no debió quedar muy bien por aquel lugar, pues tendía a funcionar «a su aire». Tras múltiples peripecias, terminaría peleado con don Pedro; entre ambos veteranos habría tenido lugar un duelo a muerte si la corte española —tan prudente en tiempos de Felipe III— no hubiera encarcelado a Octavio para que Osuna quedara fuera de su alcance. No tardaría también en caer el propio duque, al final de su mandato, en 1620.

De momento (1611), Osuna reclutó a otros dos personajes difíciles, pendencieros, de pasado complejo y carácter indomable. El uno, por ser de letras, aparece hoy como inmortal testigo y escritor de su época: don Francisco de Quevedo y Villegas, madrileño estoico y misógino, seguidor de Petrarca en sus extensos escritos, emblema del conceptismo y autor de obras universales como *El Buscón* y *los Sueños*, que quedaría integrado en el «estado mayor» de Osuna. El otro, por ser de marina, está casi olvidado: Francisco Ribera, hidalgo buscador de fortuna, era un tipo peligroso que, ingresado en la escuadra de guarda del Estrecho de Luis Fajardo, marqués de los Vélez, había participado, durante la guerra contra los holandeses, en la incursión de las salinas de Araya, en la costa venezolana, propiedad española donde los bátavos robaban la sal, imprescindible para sus salazones, sin pedir permiso a nadie. Catorce galeones de Fajardo, en los que navegó Ribera, aparecieron en 1603 de improviso, apresando una veintena de urcas salineras y degollando a sus tripulaciones. De regreso a Lisboa, esta escuadra se enfrentó, en aguas del estrecho de Gibraltar, a una

flota holandesa de cuatro barcos, uno de los cuales voló por los aires, mientras que otros dos caían prisioneros. En el currículum de don Francisco figuraba también, aparte de toda esta experiencia náutica, un duelo a espada siendo alférez en el que mató a un capitán y se vio obligado a expatriarse en Sicilia. Allí quedó a la expectativa, dispuesto a vender su espada y osadía al señor que pudiera pagarla; este señor existía, y se llamaba, es sabido, Pedro Téllez Girón de Velasco.



Contradictorio personaje abonado a la empresa del duque de Osuna, luego adorado por artistas y literatos, fue el atormentado y célebre escritor Francisco de Quevedo, misógino e insoportable, que marchó a Italia como secretario y vivió allí probablemente los días más azarosos y memorables de su existencia.

LA ESCUADRA DE SICILIA

Desde el fracaso de las naos veleras en Zonchio, más de un siglo antes, nadie se había vuelto a plantear su uso en el Mediterráneo como flotas de vanguardia, papel que desempeñaban las galeras protagonistas de la batalla de Lepanto. Pero, con Osuna y Ribera, este estado de cosas iba a cambiar de forma radical. A la llegada de Osuna, mientras la escuadrilla de galeras de Sicilia —a cargo de Pedro de Leyva— vegetaba pasiva, las galeras de Nápoles, unidas a las de Génova y Malta (caballeros hospitalarios), ocasionalmente efectuaban expediciones para mantener el dominio del estratégico canal de Sicilia. Diego Pimentel, con diez galeras, había efectuado incursiones en las costas de Albania y el Epiro en 1604, ataques repetidos en 1606. En 1611 el marqués de Santa Cruz, con cincuenta galeras españolas y aliadas, cruzó el mar de Levante para efectuar una incursión hasta la isla de Lesbos, cuya fortaleza fue tomada.

Osuna tuvo que contemplar todo este despliegue con admiración no exenta de celos; impuso disciplina en los presidios colgando una decena de delincuentes, mientras dedicaba toda su atención a la escuadra de galeras. Viendo que, de las nueve originales, solo era capaz de alistar siete, con grandes problemas para reclutar las dotaciones completas, pidió dinero y más galeras a España, donde sus peticiones cayeron en saco roto. Entonces, ni corto ni perezoso, con los propios caudales que le concedió el Parlamento de la isla (cuatrocientos mil ducados) efectuó esta tarea, construyendo incluso una décima unidad, galera de fanal, para completar la escuadra de Sicilia. Y, ante la falta de comparecencia de su capitán, Pedro de Leyva, nombró sustituto provisional a Antonio de Pimentel, remitiéndolo con siete galeras para que se uniese a la escuadra de Nápoles del marqués de Santa Cruz, que, con doce más diez de Génova y cinco de Malta, en septiembre de 1611 navegó con grandes dificultades hasta Túnez, viéndose obligada —por el mal tiempo— a detenerse en Malta y Lampedusa. Llegados al fin a la isla de Djerba, realizaron allí diversos ataques contra los berberiscos atrincherados y les causaron muchas bajas. Al año siguiente, 1612, una vez llegada la primavera, el duque remitió a Pimentel, con seis galeras, a la caza del corsario holandés Simon Dancer, quien, mediante un pacto secreto con Francia, mantenía en pie de guerra diez naos redondas, con la intención de piratear por aguas de Túnez para luego pasar al Atlántico y la América hispana.

Nunca llegaría tan lejos puesto que Pimentel, auxiliado por el capitán Hernando de Aledo, le sorprendió una noche de mayo fondeado frente a La Goleta, en la bahía de Túnez, y asaltó siete bajeles del pirata con bombas incendiarias a la vez que apresaban una gran nao del rango de las mil toneladas, que debía ser el «cofre del tesoro» de Dancer, puesto que estaba repleta de riquezas, y otras dos menores. Destruída la flota corsaria holandesa (siete naves hundidas y tres capturadas), se retiró al amanecer Pimentel con sus presas, sin que desde Túnez los turcos hicieran el menor esfuerzo por detenerle. Navegando de regreso, la escuadrilla de Sicilia se encontró con las diez galeras de Nápoles del marqués de Santa Cruz que se dirigían todas al puerto de Bizerta, al norte de Túnez, bellísima rada que cuenta con un *port*

de plaisance o puerto deportivo en el que, desde el barco amarrado, puede verse el fondo de aguas transparentes. La entrada es hoy impresionante, evitando el monumental dique de abrigo construido por los franceses, que no existía cuando las diecisiete galeras españolas de Santa Cruz y Pimentel penetraron aquí, a todo riesgo, desembarcando e incendiando el arsenal, que el sultán mantenía lleno de municiones, víveres y bastimentos para las expediciones turcas que se aventuraban rumbo a Argelia, Cerdeña y la península ibérica. Gran parte del botín obtenido en esta expedición tuvo que despilfarrarse, inevitablemente, en copiosos sobornos para el duque de Lerma y los funcionarios de Madrid.



Osuna activó, en principio, la escuadra oficial de galeras de Sicilia y de Nápoles desde Mesina, que efectuaron diversas incursiones por el Mediterráneo contrarrestando el poder turco en las batallas de Samos y Quíos, además de las flotas piratas que señoreaban el canal de Sicilia con base en Túnez.

Aunque la escuadra «oficial» del virreinato proporcionaba y proporcionaría estas y otras alegrías, el duque de Osuna era muy consciente de que eran pocos buques, muy dependientes de los caprichos de Madrid y, en especial, de la llegada de su comandante oficial, lo que derivaría en diatribas y paralizaciones. Dándose cuenta de las posibilidades que ofrecía el mar de Levante y sus inmediaciones, el virrey de Sicilia se dispuso a formar su propia flota, una «armadilla» particular que pudiera usar a su antojo hasta el punto que considerara oportuno sin aprobación de la superioridad; en suma, una escuadra privada por la que nadie —salvo el propio rey— pudiera pedirle cuentas. Ni que decir tiene, no podían ser galeras difíciles de dotar de chusma completa y que habrían sido reclamadas inmediatamente por la monarquía. Pero si se trataba de pobres e «indefensas» naos, relegadas por todos los expertos a cometidos secundarios o transatlánticos, nadie pondría en principio inconveniente. El duque tuvo que saber, no obstante, que si su «inversión» daba resultado, enseguida sería envidia de todos en la corte, y, si fracasaba, no solo perdería dinero sino también reputación. De tal jugada solo podía salir bien librado el dominio español del

Mediterráneo central, pero él, a corto y medio plazo, sería víctima segura, lo que convierte en más loable aún el sacrificio de este atrevido aristócrata, que no puede sino despertar simpatía.

Probablemente, la cosa empezó de forma casual. En Mesina se presentó a él un griego, Osarto Justiniano, superviviente del asalto turco a Famagusta (Chipre), previo a Lepanto, donde fue hecho prisionero. Convertido en esclavo, tras mil aventuras logró escapar a Constantinopla y Grecia, logrando formar una pequeña hueste con la que pretendía tomar el puerto de Navarino, es decir, Zonchio, ya conocido, donde se hallaba la fortaleza de Corón. Osarto pidió ayuda al virrey y debió caerle bien, porque el duque alquiló seis naos de vela y puso a su disposición un millar de mercenarios españoles, italianos, griegos y albaneses. El asalto se llevó a cabo a mediados de agosto de 1611, y los turcos fueron completamente vencidos tras largo asedio. Osarto perdió más de la mitad de su fuerza, pero liberó cientos de cristianos capturando seis galeotas corsarias llenas de cautivos como presente para el virrey. Estas presas, junto con los alquilados, fueron la base, el núcleo con el que el duque comenzó a formar su propia flota particular, con la ilusión de equiparla y poder lanzarse al ataque.

Dos años después, los turcos contraatacaron con el envío de dos naos llenas de jenízaros como «caballos de Troya» a Mesina, y se hicieron pasar por venecianos, mientras sus galeras ponían en tierra varios centenares de soldados otomanos en las playas de Esquilache. Viejo guerrero, no pudieron engañar a Osuna, que, en Mesina, puso ambas naos bajo fuego de artillería hasta que se rindieron, mientras enviaba galeras de Sicilia (Gonzalo de Cárdenas) y Nápoles (Alonso Pimentel) contra las que efectuaban el desembarco, rechazándolas con la pérdida de dos y represando un buque lanero de Cartagena capturado por los turcos. Esta victoria produjo gran botín y reputación al duque de Osuna en la isla. Pero, mientras esto sucedía, Octavio de Aragón, ya al mando de las galeras de Sicilia con base en Palermo (las nuevas *Concepción*, capitana de Osuna, *Milicia*, *San Pedro*, *Peñafiguera* y *Osuna* más las viejas *Patrona*, *Escalona* y *Fortuna*), navegó primero a Cerdeña y luego a Cherchel, donde hundieron cuatro barcos y, tras desembarcar ochocientos hombres, dieron batalla a seis mil berberiscos y tomaron el castillo y al gobernador para dejar el enclave arruinado. Recién vuelto de su aventura Octavio de Aragón, y en plenas celebraciones por la victoria de Osuna en Mesina, se recibió el aviso de que doce galeras turcas navegaban rumbo al Adriático, y salió de inmediato en su busca. Toparon con otra nao otomana que se envió a Palermo para engrosar la flota particular del virrey, y, entrando en el Egeo, se supo que la escuadrilla turca estaba en la isla de Samos.

Llegados allí, finalmente, el 29 de agosto, la escuadra de Sicilia avistó diez galeras enemigas de Sinán-Bajá, cómitre de la *Sultana* en Lepanto, al que acometieron inmediatamente, como en su día hiciera el valiente Roger de Lauria. La capitana turca y seis galeras más fueron derrotadas en menos de una hora, las tres restantes escaparon; se pudo marinar con tripulaciones de presa cinco de las

capturadas, embarrancando otras dos en tierra. De regreso las trece galeras de Sicilia —tras apresar un bergantín— les sorprendió un temporal de mistral tan fuerte que solo la *Capitana* y otras tres galeras lograron entrar en Palermo de arribada, con los rayos iluminando el dique de abrigo. Las otras se vieron tan comprometidas en la mar que el duque mandó llamar a un franciscano, fray Inocencio, para que conjurase el temporal, tras lo que el viento roló al este y se salvaron siete de las restantes galeras de Sicilia y las capturadas, yéndose a tierra solo dos. Sinán-Bajá, prisionero y herido en la batalla, falleció en Milas (entre Palermo y Mesina) poco después, se liberaron mil doscientos cristianos y cayó también prisionero el hijo del famoso Pialí-Pachá, bey de Alejandría, con dos de sus esposas.

Esta formidable victoria de Octavio de Aragón se vería pronto complementada por la rotunda victoria de Quíos, isla de Jonia muy cercana a la anterior, que logró un sobrino del duque de Lerma, Antonio de Aragón. Corriendo este comandante con ocho galeras de Sicilia las costas del Dodecaneso, fue atrapado en una estrecha cala de Quíos por diez galeras otomanas, que se las prometieron felices teniendo a las cristianas en la ratonera; pero don Antonio, «con el ánimo de un Escipión» (según Fernández Duro), avanzó sobre la capitana turca del bey de Chipre con tal suerte que su cañón de proa hizo tan gran boquete en la obra viva de aquella que se fue fulminantemente a pique, ahogándose casi toda la chusma. Abierto así hueco para la escuadra, ganaron barlovento los cristianos y, dejando también maltrecha la galera del bey de Rodas, esta emprendió la fuga con una compañera, y la escuadra de Sicilia acabó por doblegar las siete restantes, que fueron capturadas; murieron mil trescientos turcos por poco más de doscientos cristianos, y se liberaron dos mil doscientos cautivos que bogaban en las galeras otomanas. Las batallas de Samos y Quíos señalan el cénit de las galeras sicilianas en aguas del mar Egeo, aunque volverían por sus fueros al mar de Levante tiempo después.

LA NAO SE IMPONE EN EL MEDITERRÁNEO

Precisamente este mismo año (1613) tiene lugar en la corte de la Sublime Puerta en Estambul un cambio fundamental, pues al sultán Mahomet III «de ánimo mujeril e inclinado más a pasatiempos y regalos que a estruendos de guerra» —siempre según Fernández Duro— le sucedió el inteligente y sensato Ahmed I, que tuvo que hacer frente a enormes problemas, entre ellos la pujanza del Imperio persa. Dándose cuenta de que las galeras cristianas estaban desalojando a la escuadra turca del mar de Levante y las islas Jónicas, ordenó la construcción de doscientas nuevas galeras en las gradas de Constantinopla que llevaran a cabo una contundente ofensiva. Por fortuna para el virreinato de Sicilia, estos proyectos se vieron frustrados por varias epidemias que afectaron al reclutamiento y dotación de los nuevos buques durante 1614, y quedaron listas apenas un centenar de unidades, de las que solo la mitad

estaban en 1615 operativas. Aun así, era una flota formidable, a la que Ahmed encomendó la conquista del mar Egeo, con la misión de despejar las rutas habituales del tráfico marítimo desde Siria y Chipre a Constantinopla de corsarios y pequeñas flotas cristianas efectuando incursiones a lo largo de las costas turcas de Antalya y el Dodecaneso, como venía siendo costumbre.

Entretanto, Osuna había tenido tiempo para completar su flota corsaria para hostilizar las propiedades y el tránsito de buques otomanos; en realidad, sin saberlo, esta escuadrilla le iba a disputar el dominio del Mediterráneo oriental a la nueva flota del sultán Ahmed I. La opción era atrevida, pues si bien durante la toma de Constantinopla de 1453 —como ya se comentó en el capítulo 1— las cuatro naos de alto bordo bajo el mando del capitán bizantino Flatanelas vencieron a la masiva flota de buques de remo turcos del almirante Balta-Oghe defendiéndose desde sus altas cubiertas con armas incendiarias y arrojadizas de tal manera que ni los jenízaros pudieron abordarlos, casi medio siglo después, en la batalla de Zonchio y llenas de guerreros medievales, las naos venecianas y otomanas se convirtieron en cruentos mataderos o fracasaron por falta de maniobra o viento, desprestigiándose por completo y quedando excluidas de las grandes batallas del siglo XVI en el Mediterráneo, Préveza y Lepanto.



La llegada al trono del sultán Ahmed I en 1613 trajo una completa renovación de la flota otomana mediante la construcción de dos centenares de galeras en astilleros de Constantinopla para recuperar el dominio perdido en el Mediterráneo oriental y central.

Los avances de la artillería pesada montada en los nuevos galeones prometían, sin embargo, efectos contundentes y en ella tenían depositada su confianza tanto Ribera, que quedó a cargo de la flotilla, como el duque de Osuna, armador y patrocinador al margen de la Junta de Armadas de España. Se componía de dos grandes galeones, *Concepción* (capitana y del mismo nombre que la galera de fanal de Osuna, que tenía esta denominación como emblema), de cincuenta y dos cañones, y *Almiranta*, con

treinta y cuatro piezas artilleras, bajo el mando del segundo de Ribera, Manuel Serrano. Las naos eran dos, la poderosa *Carretina* de Valmaseda, también con treinta y cuatro cañones a bordo, y *Buenaventura*, de veintisiete, que mandaba Urquiza; completando la escuadra una urca o urqueta, la *San Juan Bautista*, de treinta cañones y a cargo de Cereceda. El duque de Osuna bautizó su flotilla como *Las Cinco Llagas*, aunque en realidad fueran seis, pues había que añadir, como auxiliar, al patache *Santiago*, de una docena de cañones, bajo el mando de Garraza. Entre todas llevaban unos mil seiscientos hombres a bordo.

Terminados, dotados y armados los buques, el 15 de junio de 1616 zarparon con rumbo este, dispuestos a causar estragos a la navegación turca. No tardaron en llegar, puesto que Ribera era experto marino y sabía cómo hacer daño a los mercantes enemigos, que en zona turca encarnaban a la sazón los caramuzales, pequeños y voluminosos transportes costeros. Cruzando el mar de Levante, se dirigió a Chipre, donde en principio no encontró nada; hasta que el día 21, en Las Salinas, cayó sobre diez mercantes allí reunidos, uno de ellos holandés, entre los que hizo fondo, obligando a embarrancar a cuatro e incendiando otro, y se apoderó del resto. La escuadrilla no sufrió daño alguno, a pesar de que, en palabras de Ribera, «pelearon dos, aunque poco». Tuvo entonces noticia de que una flota corsaria enemiga se hallaba en Famagusta, dirigiéndose hacia allí; llegó el 23, destruyó dos caramuzales y se enteró por buques griegos de que sus adversarios estaban dentro del puerto, protegidos por una cadena. Decidió alejarse para volver por sorpresa cuatro días después; pero los corsarios otomanos no picaron y se conformaron con capturar dos buques «negreros» de esclavos, que opusieron mucha resistencia, costando la vida a nueve españoles.

Ribera decidió mantenerse por allí, frente al golfo de Antalya turco, al pie de los montes Bey, en la región del Toro, que constituye la costa sureña de la Turquía actual. El paraje se halla entre las islas de Rodas y Chipre, es decir, en plena ruta del cabotaje turco entre el Oriente Medio y Constantinopla. A primeros de julio, *Las Cinco Llagas* capturaron otro buque griego, que les avisó de que la gran escuadra del sultán Ahmed, con cuarenta y cinco galeras, se hallaba fondeada en la isla de Quíos —es decir, al otro extremo de las islas Espóradas meridionales— esperando refuerzos. Aquello hizo pensar a Ribera si, como cazador de corsarios, no sería él mismo quien al final resultara cazado. En cualquier caso, siendo hombre previsor, decidió arrimarse a la costa turca para hacer aguada, no fuera a sorprenderle cualquier imprevisto. Ya con los toneles repletos, habló con los pilotos, que le dijeron que en el Egeo era época de meltemis y, por lo tanto, mala idea ir hacia allá para atacar la flota turca. Continuó pues a la espera de lo que el destino quisiera traer: una de las más trascendentales batallas libradas nunca en el *Mare Nostrum*.

Los turcos tampoco perdían el tiempo; sabiéndose más fuertes que cualquier escuadrilla corsaria cristiana que acechara al poniente de Chipre, cruzaron velozmente el Dodecaneso y, en formación de batalla, sorprendían el 14 de julio a

Las Cinco Llagas frente al cabo Gelidonya o Celidonia, extremo occidental del golfo de Antalya, al este de la bahía de Finike. «Viniéronse a mí con una prisa terrible», reconoce el propio Ribera, que, sin pérdida de tiempo, ordenó por banderas formar en combate. La armadilla española navegaba hacia el sur, y la alcanzó el masivo enemigo, procedente del oeste, por su banda de estribor. Formó, como los turcos, en cuerno, lo que a los partidarios de la línea de combate de navíos sonará a chino, pero es que estamos en la prehistoria de la nave velera de batalla, cuando aún estaban por definir los criterios de uso del protogaleón. Ribera situó su buque insignia, *Concepción*, en el cuerno derecho (es decir, en vanguardia), con la *Buenaventura* — conocida también como «capitana vieja»— en su aleta de babor, y el patache en su amura del mismo costado, con una estacha dada al insignia por si tenía que remolcarlo. El otro galeón, *Almiranta*, encabezaba el cuerno izquierdo más alejado del enemigo, seguido por la poderosa nao *Carretina* y la urca *San Juan* cerrando la formación. Así pues, frente a los aproximadamente cincuenta cañones españoles que podían disparar contra los turcos, las cincuenta y cinco galeras de estos, a cinco cañones por galera, dispusieron sobre el papel de 275. Un punto de vista más real consideraría que cada galera otomana solo pudo disponer, inicialmente, de un gran cañón de crujía, montado sobre una plataforma precaria como era la corulla de la galera; es decir, unos cincuenta cañones imprecisos en total, frente a un número casi igual de enemigos sobre plataformas estables y seguras, los grandes galeones, que, con la mar prácticamente llana y solo un ligero viento, podrían incluso buscar puntería sobre un blanco multitudinario en el que, prácticamente, era imposible fallar.

Para optimizar aún más el tiro, Ribera ordenó amainar velas, y los seis bajeles españoles quedaron avanteando lentamente con solo trinquete y gavia baja. Eran las nueve de la mañana y una de las batallas más singulares del Mediterráneo iba a dar comienzo. Los turcos atacaron de forma clásica, con escuadrillas de una docena de galeras conducidas por una capitana lanzándose al abordaje de punta —como en Lepanto— para trabar el buque enemigo y pasar al abordaje. Pero, en la aproximación, apenas a un centenar de metros, estas agrupaciones de galeras eran masacradas por los cañonazos cristianos, que les arrancaban aparejos y palamenta (remos), masacraban los apretados grupos de abordaje jenízaros, sin protección en las cubiertas, y destrozaban las carrozas, donde iban los expuestos aparatos de gobierno. Al menos nueve galeras resultaron desmanteladas de este modo, quedando fuera de combate sin haber siquiera alcanzado la amura de una nao enemiga. Llegado el mediodía, los turcos, sin saber cómo hincar el diente a la formación enemiga, se reagruparon para restañar los daños y «reciclar ideas». No sabían cómo jugar a este nuevo y contundente juego que practicaban los cristianos.

Con la numerosa fuerza disponible y demostrado el poderío artillero hispano, puede que lo idóneo hubiera sido, aprovechando la movilidad de las galeras y su capacidad de ir contra el viento, atacar las naos por proa y popa con dos secciones de una docena de galeras cada una. Como por esos ángulos los cañones españoles no

podían abrir fuego, *Las Cinco Llagas* hubieran debido maniobrar para ofrecer el costado; incapaces de hacerlo contra el viento, se hubieran visto obligados a caer a sotavento, quedando empopados, parados y listos para el abordaje turco, que solo se habría podido contrarrestar con ruciadadas de mosquetería. La masacre artillera hubiera evolucionado así a una situación similar a la de la batalla del convoy de Flatanelas en Constantinopla durante 1453. Inexplicablemente, en el segundo día (15 de julio) los otomanos siguieron atacando igual. Ribera, tras descansar y dar agua a su gente, replicó con energía. Los turcos de Ahmed, a base de artillería, lograron llegar a tiro de mosquete, y el combate se endureció exponencialmente. Con claras intenciones de embestir y aferrarse a la *Concepción* y la *Almiranta*, el bey de Rodas, encabezando veinticinco galeras, permitió que estos dos galeones, unidos a la nao *Carretina* (que tenía treinta y cuatro cañones), atravesada al efecto, dispararan a placer sobre la masa de buques otomanos, destrozándolos a cañonazos. Según Ribera, este último buque «hizo en las galeras gran estrago». En el clímax de la batalla, los turcos, imparables, lograron aferrar la *Carretina*, momento en que la urca *San Juan*, por su estela, se atravesó batiéndolos de costado. Treinta galeras rodearon acto seguido a la capitana *Concepción*, y quedaron tan destrozadas por la artillería de esta y el patache que, en palabras de Ribera, «no acertaban a retirarse».



Aunque este cuadro de la época no aclara demasiado, es el único conocido de la batalla de cabo Celidonia en julio de 1616, que supuso la definitiva revalorización de la nao artillera en aguas del Mediterráneo como buque principal de las flotas; cincuenta y cinco galeras otomanas atacaron tan solo seis naos españolas y fueron completamente derrotadas.

Como único trofeo, los turcos se llevaron la lancha española más grande, que iba a remolque del *Concepción*. Pero, sin haberlos podido aferrar, los seis bajeles españoles, que navegaban pesadamente, se despegaron de sus enemigos dejándolos vapuleados como una estera. Eran las dos de la tarde y, una vez más, los turcos no se vieron con ánimo de continuar. Diez de sus galeras estaban acribilladas y otras dos desarboladas, con lo que, sumando el destrozo al del día anterior, casi la mitad de la

imponente Armada turca del sultán Ahmed, con once mil doscientos hombres a bordo, había quedado con graves averías, centenares de muertos e imposibilitada para volver a la lucha. Pero, a diferencia del primer día, los bajeles de Osuna sufrieron también muchos daños, especialmente en el aparejo, que estuvieron toda la noche reparando con medios de fortuna. El propio Ribera fue herido en el rostro, pero no tan gravemente como para no poder seguir dirigiendo la flotilla.

Amaneció el día 16, último de esta extenuante batalla de resistencia. ¿Quién se cansaría antes, los españoles disparando o los turcos intentando llegar al abordaje? Ribera nos dice que fue un día espléndido y los otomanos, con las galeras que les quedaban, volvieron al ataque. Tentaron tres veces, y, en una de ellas, con mucho acierto, casi embisten y aferran la *Carretina*. Pero la *Concepción*, viendo el peligro, ofreció el costado y arrasó con sus cañones la masa de galeras asaltantes. No había manera. A las tres de la tarde, los ataques turcos cesaron, y las maltrechas galeras que quedaban fueron en seguimiento de la *Real* turca, retirada de primera línea dos horas antes. Otra galera se había hundido y Ribera contabilizó diecisiete fuera de combate en este tercer día. Sospechó que el pachá otomano debía estar muerto o gravemente herido, porque «en la popa de la *Real* dieron dos cañonazos». En cualquier caso, llegadas las sombras, Ribera se señaló para sus unidades con un fanal luminoso, cosa que los turcos, a diferencia de las dos noches anteriores, no hicieron. A la mañana siguiente no quedaba un solo buque turco en las inmediaciones, de lo que Ribera se alegró mucho, porque solo le quedaba pólvora para combatir seis horas.

Dueños del terreno y habiendo desmantelado por completo la única Armada turca multitudinaria que podía hacerles sombra, *Las Cinco Llagas* se proclamaron brillantes vencedoras a los puntos de esta batalla, que ponía en sus manos el dominio del Mediterráneo oriental. Es posible que, aquel día, Jeiredín Barbarroja, Pialí Pachá o Dragut Reis se removieran incómodos en sus tumbas, pues una reducida flotilla cristiana, de propiedad particular, había mandado al dique seco, a cañonazos, a toda la magnífica flota del sultán de Constantinopla. Al precio de cuarenta y tres hombres muertos y treinta heridos, Ribera había causado a los turcos más de tres mil bajas. Tanto el *Concepción* como la *Carretina* quedaron desarbolados y con muchas vías de agua, y el *Buenaventura* tuvo que remolcar al galeón de Ribera hasta la isla de Creta, donde se subsanaron las averías más urgentes, para proceder luego rumbo a Bríndisi y Mesina, donde el triunfo sería largamente celebrado y concedido a don Francisco el hábito de Santiago. La alegría fue doble para el duque de Osuna pues, con la victoria de la flota, llegaba para él la concesión del virreinato de Nápoles, su mayor momento de gloria sin duda alguna, reinando sobre Italia y las aguas del *Mare Nostrum*.

Pugna por el mar de Levante. Lucha despiadada y amoral por el Mediterráneo

ESPAÑA, ¿SE IMPONE?

Tras la victoria de cabo Celidonia, España, de la mano del virrey de Nápoles, pasa a dominar las aguas del Mediterráneo central y del mar de Levante. Mientras la flota particular de Osuna neutralizaba la escuadra principal del sultán, las escuadras «oficiales» no permanecían ociosas: menos de un mes después del combate de cabo Celidonia, recibió el virrey noticia de que una flota corsaria otomana de doce galeras, bajo el mando de un tal Arzán, había irrumpido en el mar de Levante dispuesta a llevar a cabo las habituales correrías; remitió contra él ocho galeras de Sicilia y dos de Malta que tardaron casi dos semanas en dar con la flotilla turca. Llegados al avistamiento, se iniciaba la batalla de los Dos Días en plena mar, sin concesiones, librada el 3 y 4 de septiembre de 1616.

Durante la primera jornada, en terrible escaramuza que no debió diferenciarse mucho de las recreadas en la obra de Arturo Pérez Reverte *Corsarios de Levante*, una galera turca resultó hundida y perecieron setenta y cinco otomanos por diecisiete cristianos. Por fin, al segundo día, ambos adversarios se empleaban a fondo; llegó el duelo de galeras capitanas, resuelto por el comandante Francisco Roel, que abordó la nave de Arzán y dio así ejemplo al resto, conquistando la proa y cámara de boga. Arzán, con sus dos hijos, se hizo fuerte en la carroza; pero, asaltado el castillo de popa por los soldados españoles e italianos, murió el corsario de dos estocadas, y uno de sus hijos resultó herido en un ojo. Cuando el resto de naves otomanas vieron caer al bajá, aflojaron y el combate fue perdiendo intensidad; una segunda galera turca se fue a pique, y las seis de retaguardia optaron por la huida. Las cuatro restantes, enzarzadas en los combates de vanguardia, fueron capturadas. Se hizo prisioneros en esta batalla a doscientos cincuenta turcos, y la flota regresó a Sicilia con sus trofeos.

Solo un mes después de esta «operación de limpieza» en el mar de Levante, nueve galeras de Octavio de Aragón, a todo riesgo, se internaron en aguas del Egeo disfrazadas como galeras turcas, que, por aquellas fechas, debían ir llegando maltrechas a la boca de los estrechos de los Dardanelos —tras avistar las islas de Lemnos y Bozcaada—, derrotadas en cabo Celidonia y la batalla de los Dos Días. Posiblemente confundidas con estas últimas, cruzaron el mar de Mármara para

terminar llegando frente a las impresionantes murallas de Constantinopla, ahora Estambul otomano, la ciudad del sultán y sede del Gobierno enemigo. «Llegamos hasta los castillos —narra el cronista Diego de Estrada—, los cuales con mucho desenfado cañoneamos». Salieron las galeras turcas del Cuerno de Oro en su persecución, pero, llegada la noche, «tomamos el viento en popa, que era recio, y apagando los fanales pequeños, que por señal llevábamos en las proas, quedó solo el de la capitana, la cual dio orden de que las ocho galeras fuesen de vuelta de los Fornos [los Dardanelos] camino de Alejandría, que ella seguiría». Así fue cómo Octavio de Aragón, después de aquella auténtica «demostración de Constantinopla», atrajo de noche a los perseguidores turcos con su capitana mientras el resto de su escuadra escapaba. Al cabo de unas horas, con una facilidad sorprendente, Octavio ordenó apagar su fanal y dio esquinazo a las galeras que trataban de alcanzarle. Reunido posteriormente con el resto de su flota, cayó sobre un convoy de diez caramuzales turcos procedentes de Oriente con un tesoro a bordo valorado en ¡millón y medio de ducados!



Grabado que representa las murallas y altos castillos de Constantinopla, en poder de los otomanos. En 1616 estos fueron desafiados por la escuadra de galeras de Octavio de Aragón, seguras de sí mismas tras las victorias de Samos y Quíos, y aprovechando el completo dominio español con la batalla de cabo Celidonia.

Es difícil leer estas páginas del otoño de 1616 sin caer en el escepticismo ante tan rotundas victorias y correrías de los marinos españoles; probablemente, tuvo mucho que ver en ellas la completa desmoralización turca tras la derrota de cabo Celidonia y la captura de Arzán, que debieron desmantelar por completo su dispositivo defensivo. Este dominio español logrado por el duque de Osuna en el Mediterráneo, sin embargo, no es recordado por los italianos, ni por los historiadores de este país, como positivo: a pesar de sus completas victorias, España no logró imponer a la larga una paz organizada que hiciera prosperar el tráfico marítimo y que hiciese sentirse protegidas de piratas y corsarios a las localidades costeras. La culpa no era de Osuna, sino de un Gobierno distante y perdido en sus corruptelas e intrigas, que dejaba

completamente abandonados a sus hombres de vanguardia para que se las compusieran como pudieran. Así lo hizo el virrey, comportándose como señor de la guerra, y también sus subordinados, que, puestos a sueldo, no eran sino mercenarios.

Los españoles a veces piensan que su desgracia histórica se debe al exceso de ingenuidad, e incluso candidez, con que se procedió en el pasado cuando otros, casi siempre franceses o anglosajones, hacían alardes de hipocresía, doblez, engaño y maldad. Se le suele llamar «ser quijotes». Sin embargo, en una de las etapas más corruptas, pusilánimes y pasmadas de la historia, los lugartenientes del rey de España regalaban a este los oídos con promesas de paz y diplomacia, nobleza y amistad, mientras se practicaba una política completamente distinta contra el turco y los más hipócritas, ruines y falsos mercaderes del Mediterráneo, que siempre han sido los venecianos. Aquí ni había ni podía haber quijotes. Con este carácter procedió el duque de Osuna, virrey de Nápoles y Sicilia, prometiendo paz a Felipe III mientras lanzaba, incansable, una escuadra tras otra al asalto de quien tuviera el atrevimiento de rivalizar con la suya. En su época ningún monarca del *Mare Nostrum* —ni siquiera el sultán de Estambul— podía permitirse como él el lujo de tener tres flotas a su disposición: dos oficiales, las escuadras de galeras de Nápoles y de Sicilia, y una particular, la flota de galeones del ya almirante Ribera.

No es, desde luego, para sentirse orgullosos, ni para alabar, con patriotismo infantil, las hazañas de nuestras armas invencibles por aquellas fechas, ignorando lo que había detrás y el imperio pusilánime y abyecto que semejantes hazañas sustentaba. Pero lo cierto es que los soldados del frente eran lo mejor de la España de entonces. Ellos, sin otros directores merecedores de serlo que héroes clarividentes como Osuna, sobreviviendo a duras penas en una selva incierta de rivales y corruptos envidiosos, fueron capaces de labrar para su país, tan solo por la fuerza de armas y el coraje, un destino en las aguas del mar de Levante. Los adversarios —turcos, venecianos y franceses— tampoco eran mucho mejores, ni practicaban políticas llenas de honestidad y digno heroísmo. Era la guerra sucia a la que se vio abocada la campaña naval del Mediterráneo en uno de los momentos más complicados y difíciles de juzgar de su historia. Pero, tal vez, cuando los italianos valoran duramente a quien venció pero no fue capaz de asegurar su prosperidad ni un Gobierno duradero, deberían tener presente que los españoles no estuvieron solos en aquellos días, y que las galeras de Nápoles y Sicilia, como las naos de Ribera y Osuna, eran tan de patronazgo español como de construcción y dotaciones italianas. Juntos siempre, unos y otros, mantuvieron una colaboración que no cesó en absoluto desde el polémico descubrimiento del Nuevo Mundo más de un siglo antes.

LA GUERRA CONTRA VENECIA

Los polifacéticos intereses del Imperio Habsburgo muy pronto interfirieron, inevitablemente, en la guerra del Mediterráneo. Poniendo en grave peligro la vertiente mediterránea del camino español, Carlos Manuel de Saboya, con el encubierto apoyo de Francia, se había rebelado contra Felipe III de España. El rey gallo Enrique IV, ferviente hugonote anticatólico, propiciaba el socavamiento del poder español en Italia; este viejo forcejeo entre España y Francia por la península itálica se venía arrastrando desde los primeros capítulos de este trabajo, y duró unos cuantos siglos más, como veremos. Enrique fue asesinado en 1610 por el loco Ravaillac, pero la regente María de Médici instauró, en proximidad con el trono francés, la tradición de purpurados primeros ministros que daba comienzo con el cardenal Richelieu, el cual, aliándose con unos y otros, practicando una guerra falsa y sucia a más no poder, lograría al fin su objetivo de ir arrinconando a España. De momento, por la paz de Asti de 1615, el magnánimo Felipe III no castigó al rebelde, lo que hizo comentar a Tassoni: «España, tísica por el largo ocio de Italia y por la fiebre de Flandes, es un elefante que tiene el ánimo de un pollito, un relámpago que deslumbra pero no hiere».

Es de suponer que al año siguiente los turcos, tras cabo Celidonia, tendrían una opinión diametralmente opuesta sobre este «relámpago». En cualquier caso, el Gobierno español solo parecía preocupado por lo que sucedía en Saboya, tras haber sido capaz Felipe de concertar con Holanda la paz de 1609, aún vigente. Pero los holandeses, lejos de respetarla, en 1615 atacaban con la flota de Spilbergen en Perú, e iban apoderándose de cuantos enclaves portugueses podían para instalar en ellos sus factorías hasta 1621, año en que, muerto Felipe III, se reanudaba la guerra hispano-holandesa. Pacifista a ultranza, Felipe III también concertó paces con los suecos, los protestantes alemanes, Brandenburgo y el palatinado. Sin embargo, en el Adriático, Venecia, abiertamente francófila, rivalizaba con el reino de Nápoles del duque de Osuna por el control de esta vía marítima. La Serenísima, incluso, era capaz de mantener constantes negociaciones y pasteos con el sultán de Estambul para mantener abierta la vital ruta de comercio con Asia. Los tiempos de Lepanto y la Santa Alianza, en los que galeras españolas y venecianas pelearon hombro con hombro, quedaban ya, evidentemente, muy atrás.

La cosa llegó al colmo cuando Venecia puso su oro, en sobornos, en manos de Francia y Saboya para crear problemas a España en el camino español que unía Lombardía con Flandes. Osuna decidió, en consecuencia, hacer sentir la influencia de su flota particular en el Adriático; Las Cinco Llagas de Ribera habían aumentado ya hasta las ocho unidades, desplegándose en el estrecho de Otranto con base en el puerto de Brindisi, que el virrey ordenó rehabilitar y dragar. Dividida la flotilla corsaria en dos escuadrones de cuatro naos cada uno, sembraron el pánico capturando mercantes de la república veneciana y bombardeando los puertos de Zadar (Zara) y Split (Espalatro). Con su definitiva instalación en Brindisi, Ribera se creyó en

condiciones de poder enfrentarse, lo mismo que hizo con la flota turca, ¡con toda la escuadra veneciana!

El primer encuentro tuvo lugar a comienzos de 1617. Unidas las naos de Ribera a treinta galeras de la escuadra de Nápoles de Octavio de Aragón, trataron de destruir la flota veneciana del almirante Belegno, que alineaba catorce naos, seis galeazas y también treinta galeras. La acometividad de los soldados a sueldo españoles sorprendió a los venecianos, que al primer envite perdieron dos galeras, otras tantas naos y una galeota, mientras que otras dos resultaban apresadas; prudentemente, los venecianos decidieron retirarse mientras pudieran. Dueños del terreno, los españoles pasaron entonces a animar a la rebelión a los dálmatas uscoques, que tenían la fortaleza de Segna. La venganza veneciana contra esta traición fue terrible, y la Serenísima llevó a cabo un auténtico genocidio de uscoques que mostró el lado más sangriento y cruel de esta guerra sin concesiones.

No pararon ahí los venecianos: acto seguido, decidieron contratar a los turcos para levantar el bloqueo español en el estrecho de Otranto, que colapsaba su tráfico comercial. Enviado un soborno de cuatrocientos mil ducados en tres galeras, cayeron estas rápidamente en manos de los buques bloqueadores españoles. Algunos fondos, sin embargo, habrían llegado ya a Estambul por estas fechas (1617), puesto que el nuevo sultán, Osmán II, confió seis galeras y veinte mil ducados a Mahomet —hijo del famoso Arzán y devuelto a Estambul tras el pago de un sustancioso rescate— para que hostilizase las costas de Calabria, en las mismas barbas del virrey Osuna. Nunca lo llegó a hacer; avisado el duque de lo que venía, mandó alistar contra la expedición turca dos galeras de Nápoles y una de Malta, bajo el mando de Pedro Pimentel. Zarpó este con muy buen tiempo y, a los doce días, ya había localizado su objetivo y encendido el fanal de su capitana durante la noche para atraer a los corsarios otomanos. El combate se inició con las primeras luces del día siguiente; la capitana de Malta embistió y rindió la galera de Mahomet, que pereció de un balazo. Luego, Pimentel abordó otra galera a la que hizo zozobrar. Las cuatro restantes, espantadas ante tan demoledora acometida, quisieron escapar, pero los cristianos lograron acorralar a dos, que fueron capturadas, y las otras huyeron; trescientos veinte galeotes que bogaban en los buques otomanos fueron liberados.

La última y peligrosa intriga de una desesperada Venecia, cortado el oxígeno de su comercio por los «particulares» de Osuna, consistió en acudir a la propia corte española, donde, paradójicamente y gracias a su oro, sus embajadores fueron bien recibidos. El duque de Lerma, en el tramo final de su mandato (y, por tanto, acumulando fondos para la jubilación), decidió ponerse en contra del virrey Osuna, cuya iniciativa e independencia en las cosas de Italia ya empezaba a fastidiarle. Pero ¿cómo hacerlo de forma que no molestara al rey Felipe III, para el que Osuna era uno de sus más apreciados adelantados? Sin duda, con la burocracia insoslayable: se envió a Italia al titular de la escuadra de Nápoles, Pedro de Gamboa y Leyva, que era propietario del título gracias al sustancioso soborno correspondiente, para que

constituyera baldón insoportable para el duque de Osuna al privarle de su flota «oficial» de galeras napolitanas y sicilianas. Gran perjudicado, de hecho, por esta conspiración resultó Octavio de Aragón, que, como premio a sus hazañas, recibía de la corte española un conciso agradecimiento por los servicios prestados antes de poner en su lugar a un inútil obstruccionista. El moralmente putrefacto Lerma, de hecho, atentaba con este acto contra fuerzas de su propia bandera, digno reo de proceso por alta traición.

Don Pedro esquivó como pudo este duro golpe instigado por los venecianos. Nada más llegar Leyva, lo convenció para que marchara con unas pocas galeras a Saboya, ojito derecho, como sabemos, de la estrategia mediterránea del Gobierno. Logró así librarse de él unos meses, pero volvió en 1617, justo cuando la escuadra particular de Osuna, aumentada ya hasta las dieciocho naos, se preparaba para el decisivo enfrentamiento con la flota veneciana con el sempiterno apoyo de las treinta galeras napolitanas. El virrey de Nápoles no pudo evitar que Leyva tomara el mando de estas naves, lo que hizo que se demoraran todas las operaciones y tuviera que ser reprendido. Por su parte, Octavio de Aragón solo consiguió el mando de cuatro galeras, que completan la flota. Los venecianos, bajo el mando de Zane, venían esta vez con fuerzas superiores, veinte naos, con las enormes *San Marcos* y *Capitana de Venecia* al frente, cuarenta galeras y seis galeazas.

El encuentro entre ambas flotas tuvo lugar a la altura de Ancona; Ribera empeñó la artillería de sus naos con la habitual acometividad, pero todas las galeras permanecieron al margen y nada se consiguió, tras lo cual los venecianos decidieron retirarse a Zadar y Leyva, ni corto ni perezoso, con la escuadra de Nápoles decidió marcharse ¡a Mesina!, retirándose del Adriático y el bloqueo y enfureciendo al duque de Osuna. Mostrando por dónde iban los vientos, Felipe III envió acto seguido órdenes al virrey ordenándole levantar el bloqueo del Adriático para dirigirse, con todas sus unidades —particulares y del rey—, a Génova. Don Pedro Téllez no era hombre que tragara con semejante sapo, que arrojaba al cubo de la basura toda su estrategia en el Adriático, y presentó inmediatamente la dimisión. Pero el rey no había llegado aún al colmo con él; la dimisión no fue aceptada y, a cambio de continuar en el cargo, Felipe III ordenó devolver todas las presas a los venecianos, con la consiguiente irritación de los mercenarios particulares. El rey de España, al fin, había alcanzado la anhelada paz con Saboya, y no quería estropearla por un quítame allí estas pajas.

Crecidos, los venecianos se lanzaron a la recuperación del Adriático y las costas que lo dominaban, atacando la fortaleza de Ragusa. No calcularon, sin embargo, hasta dónde podía llegar la osadía del virrey Osuna, que, hartos de arbitrariedades, ordenó a su flota particular, la de Francisco Ribera (que a la sazón contaba con quince naos artilladas), enarbolar pabellón particular y destruir la flota veneciana. El vencedor de cabo Celidonia no necesitaba más consigna que esta, la más deseada; esto derivaría en el primer combate naval de los tres que llevan el nombre del

estrecho de Otranto, normalmente muy desconocido, puesto que se libró entre una flota española que no izaba el pabellón real y la escuadra veneciana, merecedora de otra de sus múltiples y vergonzosas jornadas.



Antigua estampa del puerto de Mesina, en el estrecho del mismo nombre, vital en el despliegue español de los virreinos de Nápoles y Sicilia, pues era base de las escuadras de galeras de ambos reinos y desde él se desplegaron hacia el mar de Levante en unión de la flota particular de naos del duque de Osuna.

Tuvo lugar el 20 de noviembre de 1611, en un día muy bueno, «de bonanza muy abonanzada», cuando, de forma similar a lo ocurrido en cabo Celidonia —donde Ribera se había enfrentado con solo cinco naos contra toda la escuadra otomana—, quince naos propiedad del duque de Osuna afrontaron toda la escuadra veneciana que no solo alineaba cinco naos más, sino también cuarenta galeras y seis galeazas. Los españoles disputaban así el dominio del Mediterráneo al último que podía oponérseles: la Señoría de Venecia y sus marinos. Dándose cuenta de la inferioridad numérica enemiga, el comandante veneciano, Zane, formó una medialuna con sus naves para envolver a Ribera y sentenciarlo. El español aceptó el desafío: «Me determiné a correr de por medio, por obligarles a que con brevedad se acabase el pleito». Sorprendidos por el arrojo de la flota española, que aceptaba ser copada y envuelta sin la menor resistencia, los venecianos contemplaron arrobados aquel buque insignia, el español *Concepción*, aumentado ya a sesenta y ocho cañones, que avanzaba hacia su mismo centro con decisión. Era el vencedor de cabo Celidonia, sin duda alguna, trayendo a bordo al mejor comandante a la sazón del Mediterráneo, el temible Ribera.

Los venecianos comenzaron a perder la entereza; suele pensar el ladrón que todos son de su condición y, en vez de presuponer el arrojo suicida del buque español, pensaron que se trataba de una trampa ominosa, ¡aquel enorme buque que se acercaba no era otra cosa que un inmenso brulote explosivo, que estallaría al acercarse a ellos! La especie corrió como la pólvora por la flota veneciana, que, presa del pánico,

comenzó a desorganizarse y huir, apartándose del camino del *Concepción*. No obstante, algunos buques venecianos aguantaron a pie firme y comenzaron el combate con el español, que los cañoneaba a placer con la seguridad, como en cabo Celidonia, de no fallar un solo tiro. Zane se dio cuenta entonces de que no era un brulote y podía cerrar la trampa sobre él; en esta fase del combate la nao española recibió innumerables daños y quedó bastante maltrecha. Estaba a punto de ser abordada por los buques venecianos cuando sus catorce compañeras, abriéndose camino a cañonazos, acudieron en su ayuda. Fue un ataque rápido, contundente y definitivo, que sentenció la batalla. Los venecianos que habían osado combatir recibieron ahora un castigo terrible, y muchos tomaron el camino de los que habían escapado al principio del combate: «Las galeras y galezas que me daban mate —confiesa Ribera— empezaron a ciar (dar atrás) muy aprisa; y la Capitana de los galeones, con el galeón *San Marcos*, también se largaron; así que recogí toda mi Armada». Este es el escueto informe, con toda la lacónica sencillez de un soldado que ha resistido lo inaguantable, con el que Ribera narra lo sucedido en el segundo y definitivo desafío imposible de su vida, que volvió a ganar rotundamente, para proclamarse campeón absoluto del mar de Levante. Por último, termina afirmando que «los bajeles quedaron maltratados, pero se aderezarán», resumen del estado en el que quedó la flota que había logrado una de las victorias más increíbles en aguas del Mediterráneo. Como en Trafalgar, una tormenta estalló al poco tiempo, y Ribera se puso con su escuadra —que solo había sufrido doce muertos— a buen recaudo en Manfredonia. Pero la flota veneciana, en pleno repliegue, vio muchas de sus galeras arrojadas sobre la costa dálmata, donde los célebres uscoques, tan duramente masacrados, encontrarían ahora en los naufragos objeto para una brutal venganza.

FINALMENTE, LOS FRANCESES

La victoria del estrecho de Otranto fue el canto del cisne para la escuadra del duque de Osuna. Aunque Octavio de Aragón, con la galera *La Negra* y otras seis, realizó posteriormente un crucero en corso, efectuando numerosas capturas, y Diego Vivero con la *Capitana* y la *Santa Margarita* se hizo a primeros de mayo en Famagusta con un botín de doscientos mil ducados, las cosas empezaban a pintar mal para el duque de Osuna. Para horror de Felipe III, en 1618 la embajada española en Venecia fue asaltada por el populacho atizado con el bulo de que la intratable escuadra de Ribera se preparaba para asaltar la ciudad y la laguna véneta. Tuvo lugar, entonces, la llamada *congiura spagnola*, episodio en el que Venecia acusó al virrey de Nápoles de instigar asesinatos políticos en la República, invención cuyo objeto no era otro que desacreditar a los reputacionistas españoles de la corte de Madrid, que apoyaban a Osuna. Caído en desgracia, finalmente, el duque de Lerma este mismo año, fue relevado por su propio hijo, Baltasar de Zúñiga, duque de Uceda, que afrontó la

revuelta protestante. Alguien se ocupaba entonces de hacer llegar a oídos del atribulado monarca (que veía sus queridas «paces» saltar hechas pedazos) que don Pedro Téllez, llegado al colmo, no deseaba otra cosa que declararse independiente de la corona española en su virreinato. Era otra intriga sobre intriga de aquel mundo corrupto y podrido hasta los tuétanos, pero finalmente tendría éxito, pues el rey, dudando de su paladín, lo llamó a consultas en 1619 y nombró en su lugar a Filiberto de Austria, que aún conseguiría notables victorias navales con el regreso del veterano marqués de Santa Cruz, de 1621 a 1624.

Pero nada, evidentemente, comparado con lo de cabo Celidonia y el estrecho de Otranto, donde una escuadra particular española, imponiéndose a turcos y venecianos, había logrado apoderarse por completo de las aguas del Mediterráneo. Nápoles y Sicilia volvieron a sumirse en la mediocridad anodina y el interés de las escuadras españolas quedó pronto volcado en el Atlántico, donde, a partir de 1621, la Armada del mar Océano tendría que hacer frente al desafío holandés, saldado finalmente en la batalla de las Dunas o los Downs, en 1639. El duque de Osuna, don Pedro Téllez, languideció en su residencia madrileña hasta que falleció de gota, en 1624, mientras las naos, sus naos, pasaban a la mencionada Armada del mar Océano de don Fadrique de Toledo y participaban, muy probablemente, en la expugnación de Salvador de Bahía de 1625. Pero esta es otra historia^[1].

En aguas del Mediterráneo, el reinado de Felipe IV, iniciado en 1621, significó la decadencia absoluta; en este mar, como en los campos de Europa, España fue sustituida por Francia. Después de la desastrosa campaña de las Dunas, en la que el conde-duque de Olivares perdió casi todos los buques de la Armada del mar Océano, España apenas contaba con galeones que oponer a los franceses en su eterna ofensiva; pero, para socorrer Tarragona en 1641, se envió al marqués de Villafranca y duque de Fernandina, don García de Toledo, con cuarenta galeras de la Corona, Génova, Nápoles y Sicilia, ocho de ellas cargadas hasta los topes de agua, víveres y munición para los sitiados. La flota de don García, que ya había aprovisionado Rosas (capturando a la altura de Barcelona el solitario galeón francés *Lion d'or*), llegó a Tarragona en la madrugada del 4 de julio, donde distinguió, en la amanecida, las negras sombras de los aboyados buques del almirante francés. No había —como suele, con buen tiempo, a esas horas— ni gota de viento, así que la galera del almirante español, seguida de las que traían los víveres y pertrechos, se lanzó con boga rápida entre los inmóviles buques franceses. Estos abrieron fuego inmediatamente, lo que fue un error porque la humareda ocultó las galeras españolas; además, las galeras francesas, en vez de ir a la caza de las españolas con los víveres —como habrían debido—, fueron llamadas por los grandes navíos para remolcarlos y que pudieran orientar mejor sus baterías. Solo algunos capitanes franceses ignoraron esta orden y atraparon una de las naves aprovisionadoras, la *San Felipe*. El resto, sin más incidentes, entraron en Tarragona y descargaron lo que traían.

El mismo día, don García, de vuelta de su afortunada comisión, pasó junto al buque del almirante De Sourdis y, al ver que no disparaba, cesó la boga y se plantó en las mismas narices de su enemigo tras haberle ganado la partida por completo y antes de retirarse a Peñíscola. Este afortunado socorro de Rosas y Tarragona provocó el bombardeo de la ciudad por la flota francesa, sin mucho efecto, puesto que las baterías de la ciudad replicaron y De Sourdis tuvo que poner distancia de por medio; entonces trató de atacar con brulotes incendiarios las galeras aprovisionadoras, pero tampoco le salió bien. El almirante-arzobispo estaba siendo ya gravemente cuestionado en la corte francesa, pero el bloqueo de Tarragona llevaba a la ciudad y sus habitantes a la inanición, así que se tomó la sorprendente iniciativa, desde Madrid, de liberarla entregándole a don García de Toledo una flota de galeones compuesta de los restos de la Armada del mar Océano, a cargo del duque de Maqueda, y otros recién construidos o fletados como naves de particulares hasta completar treinta unidades con otras tantas galeras del socorro anterior y un convoy de socorros.

El 20 de agosto del mismo año, esta escuadra fue avistada por los buques franceses del almirante De Sourdis. Aunque numéricamente estaban igualados, los bajeles españoles, reclutados a toda prisa, eran peores que sus enemigos, mientras las galeras de don García, superiores en número a las francesas, estaban con la moral por las nubes por el éxito de la operación del mes anterior. El combate se trabó entre las dos líneas de grandes buques, avanteando lentamente y alejándose de la ciudad mientras se generalizaba el fuego entre unos y otros. Así entretenidos los grandes buques franceses, el convoy español ¡volvió a eludir a los bloqueadores!, pues las galeras francesas no podían afrontar con ventaja a las españolas. A golpe de remo, estas se introdujeron entre la línea enemiga y tierra, y los buques franceses quedaron envueltos por ambas bandas y superados por completo.

El combate terminó al llegar la noche, pero las escuadras mantuvieron las posiciones y, al día siguiente, cuando empezó la brisa, se hizo evidente que los franceses cedían, y comenzaron lentamente a retirarse. El enfrentamiento se convirtió, de hecho, en huida retardada, que acabaría dejando libre Tarragona de la flota francesa. Don García, con buen sentido y dada la composición de sus fuerzas, decidió no cargar sobre el enemigo en retirada; conocía los mimbres de la flota española y se dio por satisfecho habiendo cumplido la misión de levantar por mar el cerco de la ciudad. Esta segunda derrota consecutiva del arzobispo-almirante, incapaz de afrontar el desafío de galeones y galeras españoles, supuso su destitución inmediata por el cardenal Richelieu.

Asombrosamente, don García de Toledo también tendría que sufrir las iras de su superior, el conde-duque de Olivares, que ya había maltratado injustamente a otros grandes hombres de mar como Fadrique de Toledo o el propio almirante Oquendo, al que echó toda la culpa del desastre de las Dunas. Don García llegó incluso a dar con sus huesos en prisión, aunque le libró de lo peor la destitución del propio Olivares en

1643 por el rey Felipe IV, motivo por el que se le rehabilitó en su puesto. Entretanto, ambas descabezadas escuadras volvían a entrar en combate, esta vez frente a Barcelona. La nueva flota española, completamente renovada, estaba bajo el mando del marqués de Ciudad Real, Juan Idiáquez, y se componía de una treintena de galeones, que venían de realizar un largo crucero desde Cádiz y de atrapar en el Estrecho tres valiosos mercantes holandeses cargados de mercancías. Por su parte, mandaba la francesa, reforzada hasta los cuarenta y cuatro navíos, el joven marqués de Brézé, de tan solo veintisiete años.

Ambas escuadras se avistaron en condiciones de mucho viento y mala mar, el 29 de junio de 1642. La batalla empezó mal para los españoles, pues el primer día los franceses evitaron el abordaje, obligando a combatir con artillería, y un galeón español, el *Santo Tomás*, desarboló y fue capturado. Pero la siguiente jornada llegaron las galeras españolas y los galeones cercaron los tres últimos barcos de la línea francesa, y el *Magdalena* español se lanzó sobre el *Guisa*, de cincuenta cañones, en el que izaba su insignia el contralmirante Cangé. Los grandes navíos se aferraron y comenzó a formarse la clásica melé de navíos que iban llegando y auxiliando a los de su bando. Los franceses lanzaron entonces un brulote que, convertido en «fuego amigo», acabó dando contra el *Guisa*, que se incendió; ahora todos se apartaban del desgraciado buque como antes lo habían buscado. Se perdió esta nave francesa con casi toda su gente y el *Magdalena*, del que murieron treinta personas.

Las escaramuzas continuaron mientras los franceses evitaban siempre el abordaje para, en su lugar, imponer su artillería, tal como había hecho Tromp con los barcos de Oquendo tres años atrás en la batalla de los Downs; los franceses perdieron otros tres barcos y tres mil hombres, mientras los españoles contabilizaron unas mil bajas, incluido el almirante Feijoó, veterano de aquel combate. Acto seguido, el marqués de Brézé ordenó la retirada, y Barcelona quedó también libre. Esta vez Idiáquez, con la lección aprendida, persiguió a los franceses, y luego puso rumbo a las islas de Mallorca y Menorca para desembarcar heridos y reparar averías. Posteriormente, en el mes de septiembre, Brézé, con veinticuatro navíos y doce brulotes, atrapó en cabo de Gata los cinco galeones y catorce fragatas flamencas de la escuadra de Flandes bajo el mando de los almirantes Mencos, Massibradi y Peeters; llevaron todo el peso las capitanas españolas, volando la flamenca *Santa Bárbara* mientras se hundía la de Nápoles en ataque de brulotes. Los derrotados españoles se retiraron a Cartagena, pero al año siguiente el marqués falleció en el fallido intento de toma de Orbetello.



Idealización de una galera española de las escuadras de Nápoles y Sicilia durante la primera mitad del siglo XVII; estos buques, en combinación con las naos de Osuna, dominaron al principio el mar de Levante contra los turcos, replegándose ante la ofensiva francesa para defender el litoral español mediterráneo, que lograron defender a pesar de la superioridad de los buques franceses basados en Tolón.

Terminaba así la difícil campaña naval de esta guerra en la que España afrontaba su propia aniquilación y Francia golpeaba a su antiguo adversario sin piedad. En el Mediterráneo el almirante-arzobispo De Sourdis fracasó por completo en los bloqueos de Rosas y Tarragona, probablemente por no haber comprendido el tipo de lucha que podía asumir con sus navíos que, prácticamente intactos, fueron ahuyentados por García de Toledo. La batalla entre Idiáquez y Brézé fue más dura, y, aunque tampoco concluyera en derrota francesa, su flota tuvo que retirarse tras perder cuatro importantes unidades, para imponerse luego en cabo de Gata. En realidad, lo que sucedió es que Francia demostró inexperiencia ante un rival muy debilitado, pero que daba terribles coletazos, viendo desmantelados sus bloqueos por mar y acabando por renunciar a la destrucción del adversario. De hecho, se extrajeron muchas conclusiones, y magníficas galeras como la *Royale* o la *Dauphine* formaron parte de las escuadras francesas del Mediterráneo hasta bien entrado el siglo XVIII.

El último gran éxito de las galeras españolas tuvo lugar años después, en 1650, frente a Tortosa, cuando se enfrentaron seis galeras del duque de Alburquerque a cuatro galeones del barón de Ligny que escoltaban un convoy con destino a los soldados franceses sitiados en Tortosa. Habían cambiado las tornas, y Alburquerque, en pleno ataque, vio cómo su enemigo se quedaba encalmado y aprovechó para apresarse al menor de sus bajeles, de dieciséis cañones. Dejó una galera a cargo y, acometiendo con las cinco restantes, rindió otros tres galeones franceses —de una veintena de cañones cada uno—, vencéndolos consecutivamente en combates singulares. Por último, cayó también el buque insignia del barón, que se rindió tras

oponer heroica resistencia. Esta vez, el rey Felipe IV felicitó con justicia al vencedor, y tal vez los franceses, lamentando estos resultados, decidieran adoptar la política mediterránea de galeras comentada. Pero la decadencia española en el Mediterráneo era ya imparable y condujo a lamentables episodios como los de Sicilia, pocos años después, que veremos en el capítulo siguiente.

6

La hoguera de Palermo. Luis XIV en pos del tridente de Neptuno

LA AMBICIÓN INSACIABLE

Luis XIV asumió a mediados del siglo XVII (1652) todo el poder de la Corona de Francia, dispuesto a cambiar el mundo, pues estaba hambriento de «la guerra, la gloria y el afán de dominio», como anota el general Fuller. Alumno adelantado del cardenal Mazarino, supo elegir eficientes ministros como Louvois y Colbert, que sanearon la Hacienda y pusieron a su disposición un flamante ejército, impulsando el expansionismo colonial en Canadá y construyendo sólidas fortificaciones, además de una Armada (*Armée Royale*) que permitiría a Francia rivalizar con enemigos como España u Holanda. Con apenas veinte barcos en 1650, Luis XIV lograría multiplicar esta cifra hasta un total de casi trescientas embarcaciones de todo tipo dadas de alta en sus listas durante todo su reinado. El ingeniero Vauban convirtió en grandes bases navales los puertos de Brest, El Havre, Rochefort y Dunkerque en la fachada atlántica, y Tolón en el Mediterráneo, ampliando gradas, construyendo arsenales y reclutando un ejército de ingenieros, maestros carpinteros, aserradores y obreros.

En estos años se bota el buque insignia de la *Armée Royale* borbónica, *Soleil Royal*, magnífico navío construido en Brest por el ingeniero Laurent Hubac. Tolón, por su parte, en la Provenza, construyó grandes navíos de tres puentes como el *Dauphin Royal*, el *Royal Louis* o el Monarque, mientras los astilleros bretones producían bajeles como el *Victorieux* en Rochefort, el *Royal Duc* (luego La Reine) o la *Couronne*, que llevaban entre noventa y dos y ciento diez cañones cada uno. El verdadero responsable del resurgir naval francés era el mencionado Jean Baptiste Colbert, intendente de marina y destacado administrador de Luis XIV que, tomando el testigo de Richelieu, llevaría la *Armée Royale* a las más altas cotas. Cuidó también la construcción de navíos medianos de dos puentes y setenta cañones como el *Royal Thérèse*, en origen denominado *Le Paris*. Estos buques, no obstante, como pertenecientes al Barroco, estaban lejos de la perfección: se tendía a sobrecargar alcázares y coronamientos de popa con exageradas y aparatosas decoraciones, muestras del poderío del monarca, que asombraran en revistas y alardes navales. Pero se trataba de balumba completamente inútil en combate. El *Dauphin Royal*, el *Monarque* o el *Royal Louis* fueron emblema de esta pasión decorativa; el almirante

Abraham Duquesne llegaría a asegurar que no llevaría el *Royal Louis* a la mar a no ser que el rey se lo ordenara expresamente.



Luis XIV de Francia, el Rey Sol, hijo de una infanta española y marido de otra, perpetuó la política francesa de la «razón de Estado» iniciada por Richelieu y Mazarino y convirtió su país en una gran potencia europea a costa de España y Holanda. Su flota fue una de las más poderosas de la época antes de ser destruida.

La *Armée Royale* nunca se pudo igualar, no obstante, a sus homólogas de Inglaterra u Holanda, en aquel momento, y tras tres guerras anglo-holandesas, mucho más fogueadas en combate y habituadas a la batalla. Obligado por su política expansiva, Luis se aliaba con una de ellas para enfrentarse a la otra. Se casó por interés de Estado (“*raison d’État*”) con su prima María Teresa de Austria, hija de Felipe IV de España, por lo que a la muerte de este en 1665 reclamó derechos hereditarios de su mujer para apoderarse de los Países Bajos católicos (Bélgica), aún españoles. Ni corto ni perezoso, llegaría a un acuerdo con Carlos II de Inglaterra para cruzar la frontera de Flandes y ocupar Courtrai y Oudenarde, aunque se estrelló en la ciudad de Termunde, eficazmente defendida por el millar de hombres del conde Monterrey; no obstante, sus tropas entraron en la ciudad de Lille antes de avenirse al Tratado de Madrid y la Paz de Aquisgrán (1668), firmada la cual, y transcurridos unos meses de preceptivas treguas, Luis invadió el Franco Condado, que cayó en su poder en apenas quince días.

España apenas podía reaccionar; inmersa en una decadencia retardada desde la derrota naval en la batalla de las Dunas (1639) y la terrestre de Rocroi (1643), que dejaron su poderío militar muy mermado, los últimos años de reinado de Felipe IV

fueron una larga penitencia, una especie de viacrucis en el que el monarca hubo de hacer renuncia a la prepotencia del que fuera primer imperio del mundo mientras sus muros resistían dignamente y a duras penas en pie. El año de la tragedia fue 1640: mientras se luchaba en Italia, Alemania y los Países Bajos, se declararon en rebeldía Cataluña y Portugal. Cayó el poderoso valido, el conde-duque de Olivares, y ocupó su lugar Luis de Haro, encargado de emprender largas y penosas campañas bélicas para someter a catalanes y portugueses; en ello estaba cuando, en 1647, se sublevaron Nápoles y Sicilia, aparentemente por los impuestos y la continua recluta de hombres para el ejército español, pero en realidad comprometidos por dos cabecillas demagogos, Masaniello y Alesio respectivamente. El primero acabó pereciendo víctima de sus propios excesos, de Palermo corrió rápidamente el levantamiento a Siracusa, Agrigento y Catania.

En un país necesitado de líderes, apareció entonces uno que lo parecía, el bastardo real don Juan José de Austria, quien se hizo rápidamente cargo de la situación y con el antecedente del gran don Juan de Austria amparando su ejecutoria. Sin más atributos, recibió del propio monarca en 1647 el título de almirante supremo, teatralmente llamado ahora «príncipe del mar», equiparable al de almirante del mar Océano que con tanta eficacia y pundonor ostentara, solo ocho años antes, el meritorio Antonio de Oquendo. Tras pasar el verano formando una escuadra de veintiséis navíos y veintidós galeras entre Barcelona y Cartagena, partió en octubre don Juan José rumbo a Sicilia con tres tercios del ejército a bordo y llegó a la vista de Capri muy a tiempo, pues Mazarino ya se había encargado de situar al duque de Guisa, Renato de Lorena, como candidato al trono napolitano, protegido por la escuadra del duque de Richelieu. La atacó don Juan José de Austria sin dudarle y, después de seis horas de indeciso combate, los franceses se retiraban de una bahía, la napolitana, siempre propicia a las escuadras hispanas desde tiempos de Roger de Lauria. El príncipe del mar pudo así expulsar a Guisa, relevando también al virrey español para ocupar él mismo el cargo hasta la llegada del conde de Oñate, veterano de la guerra de los Treinta Años. Guisa acabó por ser capturado en Nisida, isla unida a tierra de la bahía de Nápoles que es un volcán con el cráter inundado. Como guinda a la excelente gestión, Cataluña volvió a ser española en 1652, asqueada por los excesos de la soldadesca gala.

En la subsiguiente Paz de Westfalia, el Imperio austriaco dejó a España a su suerte, agradeciéndole así toda la ayuda recibida durante este siglo XVII; la guerra con Francia continuaba, pero Felipe IV vio al fin aliviada la presión cuando el Parlamento, la nobleza y la corte francesa se levantaron en la sublevación de la Fronde. No obstante, todo volvió al orden con la llegada al trono de Luis XIV, que enseguida mostró su absoluta falta de escrúpulos contra España tomando Catelet, Landrecy y San Quintín en 1654. A falta de otro mejor, de nuevo se llamó a Juan José de Austria para salvar la situación; mimado aún el bastardo por la fortuna, se impuso claramente a Turenne en Valenciennes (1656), éxito que nubló tanto el entendimiento

español como para que se permitieran rechazar la inmediata petición de paz de Luis XIV. No estaban los tiempos para ataques de orgullo, puesto que, en 1649, el puritano Cromwell había logrado que el Parlamento inglés mandara al patíbulo a Carlos I Estuardo; ahora era él quien mandaba en Inglaterra, y en 1654 firmó con Mazarino el Tratado de Westminster, que, vista la pomposa actitud española, Luis decidió renovar tres años después, tras el tropiezo de Valenciennes. El soberano francés y Cromwell acordaron por escrito repartirse los Países Bajos españoles y, en 1657, Juan José de Austria era catastróficamente derrotado en la batalla terrestre de las Dunas por los franceses apoyados por la flota inglesa, lo que significaba la definitiva pérdida para España del puerto de Dunkerque al año siguiente.

Las desgracias nunca llegan solas y, este mismo año, el almirante inglés Blake desató un ataque contra la flota de Indias en Tenerife, a la que destruyó sin lograr hacerse con el tesoro, previamente descargado. Pero lo más grave fue que, durante la campaña de Portugal, en 1659, Luis de Haro fue vencido en la batalla de Elvas, lo que obligó a España a concertar con Francia el Tratado del Bidasoa para que esta dejara de ayudar a los portugueses. Después de serle entregada la infanta española María Teresa y abrazar a su futuro suegro, Luis XIV, sin la menor intención de cumplir el acuerdo, envió a Portugal al general Schömberg con un ejército que, finalmente, en 1663, derrotaba a Juan José de Austria en Ameixial y, dos años después, derrotaba también a Caracena en la batalla de Villaviciosa o Montesclaros. Aún se podía haber levantado este último baldón, pero Felipe IV, enfermo y hundido por la muerte de su joven hijo Felipe Próspero, el fiel Juan de Haro y su estimado Diego Velázquez (inigualable pintor) finalmente renunció a todo y falleció en 1665. Portugal lograba así recuperar su independencia.

UNA CONTINUA AGRESIÓN

La situación para España no era nada halagüeña, con una reina alemana como regente. Sobrina del difunto rey, Mariana de Austria, terca y poco inteligente, se nombró reina gobernadora con un rey niño enclenque de apenas cuatro años, futuro Carlos II el Hechizado, una declarada aversión por Juan José de Austria —al que no podía ni ver— y el decidido propósito de no tomar «valido ni valida». La Junta de Gobierno nombrada al efecto para ocuparse de los asuntos de Estado hizo caer el imperio en el caos más absoluto, que Luis XIV, lógicamente, quiso aprovechar como ya dijimos para quedarse con lo que quedaba de los Países Bajos. Mientras el inmenso depredador que era el rey de Francia se disponía a caer sobre el Imperio español y en el Caribe el pirata Mansvelt incubaba entre sus filas uno de los más grandes canallas filibusteros, Henry Morgan, para saquear las propiedades hispanas en el Caribe, la reina Mariana nombró como mano derecha a un jesuita alemán, el padre Everardo Nithard, titulándole, con desacierto monstruoso, inquisidor general,

hasta su destitución en 1672. No hacía falta otra cosa para que el pueblo lo detestara, y don Juan José aprovechó para intrigar enzarzándose en inútiles diatribas contra él.

En medio de todo este caos gubernamental, en 1667 Morgan desataba su salvaje expedición contra Puerto Príncipe —actual Camagüey, en Cuba—, atacando y saqueando Portobelo, en el istmo centroamericano, para posteriormente organizar la gran expedición contra Maracaibo (1669), donde, aparte de masacrar, robar y arrasarlo las poblaciones del lago —Maracaibo y Gibraltar—, derrotó a la escuadrilla de Alonso de Campos en la Barra de salida. Pero la «gran hazaña» de Morgan, culmen de bestialidad total, llegaría al año siguiente, cuando con treinta y siete barcos y dos mil doscientos forajidos atacó y tomó el castillo de Chagres, heroicamente defendido por Pedro de Elizalde, y luego, con los mil cuatrocientos piratas supervivientes, la ciudad de Panamá, que defendió Juan Pérez cuanto pudo y donde todo cristiano indefenso fue muerto, torturado, quemado o violado por estos salvajes desalmados emitidos por la Inglaterra de Carlos II, hijo del sacrificado Carlos I Estuardo, repuesto en el trono tras la muerte de Cromwell en 1658. La única respuesta de la reina de España fue afear a la corte de Saint James semejantes barbaridades en América; pero, evidentemente, para ambos monarcas, la alemana y el inglés, los actuales territorios de Venezuela y Panamá quedaban muy lejos.

Luis XIV tampoco se anduvo con chiquitas: vista la descomposición hispánica y su debilidad concertó un tratado secreto con el emperador austriaco, Leopoldo I, para repartirse el imperio: Austria se quedaría con la península ibérica, América y el Milanesado, Luis con los Países Bajos, Franco Condado, Navarra, Sicilia, Filipinas y los presidios africanos. Enteradas de estos manejos, Inglaterra, Holanda, Suecia y España se aliaron contra él y le pararon los pies por el momento, por lo que Luis tuvo que devolver el Franco Condado a cambio de numerosas plazas de Flandes. Pero, con semejante monarca depredador y embustero, toda Europa seguía en peligro, y la siguiente en la lista del Rey Sol era Holanda; en 1670, rubricaba un nuevo acuerdo secreto con Carlos de Inglaterra para ir ambos contra ella. Sobornó a Suecia para que abandonara la alianza y ocupó Lorena tras negociar con el elector de Baviera. Esta última gestión tendría graves consecuencias para España, pues incluía casar a su hijo, el delfín de Francia, con una princesa de Baviera, que introduciría en la casa de Borbón el germen de la locura que padecieron su hijo, en su día Felipe V de España, y su nieto, Fernando VI, también monarca español.

El 17 de marzo de 1672 Carlos de Inglaterra empezó la tercera guerra contra Holanda, a lo que se sumó Luis con sus fuerzas —incluida la Armada— en el mes de mayo. Los ejércitos franceses progresaron rápidamente, pero el estatúder Guillermo de Orange ordenó romper los diques para inundar todo el país (que por algo se llama «bajo»), lo que paralizaba el avance francés por tierra. Holanda, consciente de luchar a vida o muerte, decidió dar un golpe decisivo y atacó por sorpresa la escuadra franco-inglesa del duque de York y Jean d'Estrées, fondeada al sur de Lowestoft, en Southwold Bay o Solebay, y que se preparaba allí para el asalto; ochenta y un buques

de los primeros se enfrentaron a noventa y un navíos y cuarenta y cuatro brulotes incendiarios holandeses el 7 de junio de 1672, y los ingleses sufrieron graves pérdidas pero también los bátavos, que se retiraron rumbo a Flesinga sin que nadie les estorbara. A partir de entonces adoptaron una táctica defensiva, a resguardo de islas, bajíos y playas de la costa holandesa, donde los grandes barcos ingleses y franceses no podían llegar. La escuadra francesa hizo en batalla una extraña maniobra que le mantuvo al margen y que sembró la desconfianza en sus aliados.

Solebay costó a los ingleses cinco barcos y unas dos mil quinientas bajas, frente a tres navíos holandeses perdidos y unos dos mil hombres. Holanda había conseguido detener la invasión por el momento, pero los aliados volverían a la carga al año siguiente (1673). En Texel (fondeadero habitual de las «flotas de las especias» y las Armadas en el estuario del Escalda) setenta y seis navíos de línea anglofranceses, bajo el mando del príncipe Rupert y de nuevo Jean d'Estrées (treinta unidades), bloquearon a sesenta navíos holandeses ocultos en los refugios del Zuiderzee bajo el mando del almirante De Ruyter, que, el 7 de junio, logró escaparse con viento favorable. Pero Rupert y d'Estrées reaccionaron bien: durante nueve horas ambos adversarios se enzarzaron en confusa lucha. Al final de la jornada, De Ruyter retornó a Schooneveld, sin graves bajas ni pérdidas en ninguno de los bandos.

Así pues, el 14 de junio se produjo otra escaramuza, la «segunda de Schooneveld»: de nuevo logró De Ruyter sorprender, pero, tras siete horas de combate artillero, todo terminó igual. Finalmente, el holandés se vio obligado a salir otra vez para escoltar a la riquísima «flota de las especias» de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (Vereenigde Oostindische Compagnie, VOC en siglas), que, procedente del otro extremo del mundo, estaba llegando sin escolta a las costas holandesas; si esta valiosa flota, vital para la economía holandesa, resultaba capturada o destruida, la guerra para Holanda habría terminado. Muchos de sus almirantes y capitanes dieron la vida por su país en esta batalla. Ambas escuadras se encontraron cerca de la isla de Texel; De Ruyter trató de volver a marginar a los franceses, pero, cuando vio su jugada anulada, ordenó retirarse sin garantizar el tránsito para la flota de las especias; y en cuanto amainó el fuego, los ingleses se enzarzaron en tal pelea con los franceses que se rompió su alianza, y la flota de las especias arribó felizmente a Texel.

Las campañas marítimas, no obstante, continuarían para Holanda; España, también víctima de agresión francesa, firmó en 1671 un tratado de mutua ayuda con los bátavos, antes archienemigos. El caos en el Gobierno español había derivado en una agresiva actitud del bastardo Juan José de Austria hacia la reina Mariana y, sobre todo, el inquisidor Nithard, al que quiso incluso asesinar mientras asediaba Madrid, cercándolo con un pequeño ejército. Finalmente, el jesuita cayó para ser sustituido por un auténtico «tropa», el andaluz nacido en Nápoles Fernando de Valenzuela, que quiso afianzarse en el cargo agradando a todos y concediendo cuanta merced se le pedía, especialmente a la gobernadora doña Mariana; pero en 1675 el bastardo logró

entrar en palacio y hacerse con la voluntad del joven rey, Carlos II, de catorce años de edad y ya con mayoría para gobernar. Aunque Valenzuela contrató con vigor, en 1676 todos los grandes se pusieron del lado de don Juan José y consiguieron el destierro del advenedizo a finales de ese mismo año. El hijo de Felipe IV, príncipe del mar en sus buenos tiempos, tomaba el control, pero nunca sería digno de él.

En lo que a nosotros interesa, al principio de la privanza de Valenzuela —agosto de 1673— la diplomacia española concertó al fin con Holanda y el duque de Lorena una alianza contra la ambición de Luis XIV. Tras el fracaso en la invasión de Holanda y su ruptura con Inglaterra, como cabía esperar, el Rey Sol se revolvió contra España, y volvió a la carga en el Franco Condado; en 1674 fueron cayendo en su poder Besançon y Dôle, venciendo Condé al conde de Monterrey, héroe de Termunde, en Senef. Leopoldo de Austria quiso ayudar esta vez, pero Turina lo contuvo. Todo parecía encaminarse a un progresivo saqueo de las propiedades de España en Francia y los Países Bajos cuando una grave revuelta en Sicilia (1675), que no pudieron contener ni el virrey Luis de Hoyo ni su relevo, el marqués de Crispano, llevaría el enfrentamiento al Mediterráneo, puesto que los nobles sicilianos, indispuestos contra España, no dudaron en pedir socorro al rey Luis de Francia y este no se hizo de rogar y mandó la escuadra de Tolón a aguas sicilianas.

Por su parte, el Gobierno español apeló a los recientes acuerdos con los holandeses, y estos, aún con ganas contra Francia por lo de Schooneveld y Texel, decidieron enviar a Sicilia, en auxilio de Carlos II de España, una poderosa escuadra de veintiséis buques: los dieciocho potentes y modernos navíos *Eendracht*, *Gouda*, *Vrijheid*, *Utrecht*, *Edam*, *Kraanvogel*, *Steenberger*, *Wafende*, *Leyden*, *Oosterwijk*, *Harderwijk*, *Zuiderhuis*, *Lande*, *Essen*, *Spiegel*, *Damiaten* y *Groenwijk*, con otras ocho unidades menores. Pero lo mejor es que a su mando venía el vencedor de Solebay y Texel, el sensato estratega almirante De Ruyter, con su enseña en el *Eendracht*, mientras que su segundo, Jan den Haen, izaba la suya en el *Gouda*. Todo parecía confluir, una vez más, sobre Sicilia, que, después de griegos siracusanos y atenienses, romanos y cartagineses, bizantinos y vándalos, normandos y árabes, aragoneses y franceses, iba a conocer un enésimo duelo en la cumbre, sobre las aguas del Mediterráneo, entre franceses, holandeses y españoles.



Retrato del almirante Michiel Adriaenszoon de Ruyter, mayor héroe naval holandés de todos los tiempos, fue el vencedor de la segunda y tercera guerras anglo-holandesas, que evitaron la invasión de Holanda por las escuadras de Inglaterra y Francia, y marchó seguidamente al Mediterráneo para afrontar a la escuadra francesa de Abraham Duquesne, empresa en la que encontró su fin.

TRES BATALLAS NAVALES POR SICILIA

Sicilia pertenecía aún a España, pero las escuadras de Nápoles y Sicilia, por no hablar de las naos de Osuna, habían quedado muy atrás; medio siglo después apenas quedaban galeras en la isla y algunos buques de vela pequeños. Cuando Mesina se sublevó, el *chevalier* Valbello pudo burlarlos fácilmente y auxiliar a los rebeldes. A fines de agosto de 1675 llegó a Augusta —al norte de Siracusa— la escuadra francesa de Tolón, una treintena de buques de vela con veinticuatro galeras y una docena de brulotes bajo el mando del hermano de Francisca de Mortemart —marquesa de Montespán y favorita en el «harén» de Luis XIV, al que daría seis hijos—, Luis Víctor, duque de Vivonne, al que la flota siciliana ni siquiera se atrevió a afrontar. El desembarco, pues, se llevó a cabo sin oposición, y las fuerzas españolas tuvieron, bien que replegarse al norte, sobre la capital de la isla, Palermo, o encastillarse en enclaves como la propia Siracusa, igual que en tiempos de los griegos.

España no contaba medios materiales con que hacer frente a esta invasión; por si esto fuera poco, la flotilla local perdería media docena de unidades en un temporal, el mes de noviembre. No había otra solución que traer una Armada desde la península, pero, desde la muerte del rey Felipe IV, el declive naval español había sido imparable. Como vimos en el capítulo anterior, en la década entre 1640 y 1650, a pesar de la batalla de las Dunas, España aún había podido reunir treinta galeones y cuarenta galeras para contrarrestar la ofensiva francesa en las costas catalanas. Pero, en 1675, también estos episodios quedaban lejos; bajo el Gobierno de la inepta reina gobernadora, España apenas hizo esfuerzo naval alguno salvo cuando lo requerían

ineludibles circunstancias, a diferencia de Francia, que, como sabemos, de la mano del ministro Colbert engrosaba día a día su poderosa escuadra. Desde el ataque de Blake en Tenerife en 1657 los buques construidos en España se destinaban únicamente a la carrera de Indias, y era difícil reunir más de una docena. Tras el desastre de Vigo, en 1702, volvió a perderse una flota de Indias completa, y las listas quedaron muy próximas al cero absoluto; un leve resurgir fue de nuevo segado en 1715 por un huracán, que destruyó al completo otra flota de Indias, diez galeones de Juan Esteban de Ubilla con un tesoro a bordo valorado en cinco millones de dólares que se estrellaron contra las costas de Florida.

En el momento en que nos encontramos, 1675, España acababa de sufrir un nuevo desastre, en Cádiz, cuatro años atrás, cuando vientos huracanados e inundaciones produjeron más de medio millar de víctimas y la pérdida de numerosos barcos. Por si esto fuera poco, de 1675 a 1685 una tremenda epidemia de peste asoló la Península, afectando al reclutamiento de tripulaciones; para la campaña de Sicilia solo se pudo reunir, bajo el mando del duque de La Cerda, una escuadra de diez navíos, la mayor parte de ellos galeones de Indias: *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora del Pilar*, *Nuestra Señora de las Ánimas*, *San Felipe*, *San Carlos*, *San Antonio*, *San Bernardo*, *San Salvador*, *Santiago* y *Santa Cruz*, que deberían unirse en Sicilia a la decena de galeras supervivientes de la acometida francesa. Estos efectivos eran a todas luces insuficientes, pero la situación cambió radicalmente con la llegada de la escuadra del almirante De Ruyter a Cádiz en septiembre de 1675, de donde pasó a Barcelona y allí, unido al *Rosario* de Mateo Laya, zarpó a finales de noviembre, para llegar a Palermo, en Sicilia, el 6 de enero de 1676. La moral de los leales a la monarquía —y los españoles en general— ganó muchos enteros con esta demostración de fuerza, hasta el punto de que, frente a Málaga, el capitán López Gijón, con tres pequeños buques, hizo frente a cuatro navíos de línea galos que regresaban a sus bases de Brest sin conseguir batirlo.

Los franceses, enterados de la aparición de una escuadra de Holanda en el mar Tirreno, reaccionaron enviando al marqués du Quesne (también conocido como Abraham Duquesne), que procedió inmediatamente, a través del estrecho de Mesina, contra ella. Contaba con la treintena de buques que fueran del duque de Vivonne, el buque insignia *Saint-Esprit*, *el Sceptre de Tourville*, y los *Prudent*, *Parfait*, *Saint-Michel*, *Fier*, *Assuré*, *Mignon*, *Vaillant*, *Apollon*, *Grand*, *Sans-Pareil*, *Aquilon*, *Magnifique*, *Sirène*, *Pompeux*, *Le Vivid*, *Le Bold*, *Aimable* y otras diez unidades menores. El perdurable respeto a las galeras españolas les hizo llevar también las suyas propias, duplicando en número a las de la escuadra siciliana. Duquesne era almirante experto y avezado que, prácticamente desde la batalla de las Dunas —en la que no participó, lógicamente—, había estado en todas las campañas navales francesas y formado parte de la Marina sueca hasta 1647. Normando de Dieppe, y de antepasados hugonotes fervientemente calvinistas (es decir, protestantes anticatólicos y antiespañoles), Duquesne había estado muy joven a las órdenes del arzobispo De

Sourdis en la célebre hoguera de Getaria de 1638, cuando el almirante español Lope de Hoces, con catorce galeones apresuradamente reunidos en los astilleros de la cornisa cantábrica, había sido sorprendido por el arzobispo De Sourdis fondeado al abrigo del promontorio de la isla de San Antón, entre los ríos Deva y Orío, donde hoy se halla el puerto de Getaria. Apresuradamente alistados a son de mar y tras la extenuante travesía, en la calurosa noche del 22 de agosto, estos buques fueron atacados por la flota francesa de Burdeos con brulotes incendiarios o «barcos de fuego», y resultaron destruidos con un resultado final de tres mil marinos, soldados, militares y civiles españoles muertos o desaparecidos. Solo se salvaron dos galeones de Nicolás Iudici, al que no gustó fondeadero tan expuesto así que lo abandonó antes del desastre. Para Duquesne, aquel espectáculo de doce galeones del rey católico ardiendo en la noche tuvo que dejar impronta en sus retinas, grabándose en la memoria como el éxito que alguna vez soñaría con repetir. Tal vez el azar brindara ocasión para ello.



Retrato del almirante francés hugonote, ferviente anticatólico y antiespañol, Abraham Duquesne, que hizo toda su carrera en permanente ofensiva contra las armadas españolas desde la batalla de las Dunas en 1639 hasta la catastrófica hoguera de Palermo de 1676, tal vez como revancha por la expulsión de la Florida en 1565 de sus antepasados.

De momento, su misión —en ausencia de Luis Víctor de Mortemart, de vuelta en la corte de Luis XIV para recibir el título de mariscal— era interceptar la flota holandesa y ahuyentarla de aguas sicilianas. Así que De Ruyter, informado en Palermo de que su enemigo se dirigía contra él desde el estrecho de Mesina, no tuvo tiempo ni para echar el ancla y puso rumbo, el 7 de enero, al norte del archipiélago de las islas Eolias, interpuestas entre Palermo y el estrecho de Mesina, enfrente del promontorio siciliano de Milazzo. Las siete islas eolias son restos de volcanes violentamente surgidos de las aguas al sur del mar Tirreno; forman una Y tumbada al este cuyo extremo occidental es la isla de Alicudi, el vértice Salina, la meridional Vulcano y la más septentrional un impresionante volcán activo de mil metros de altitud, Stromboli, con su famosa *sciara del fuoco*. Salvando las ochenta millas que

separan Palermo de las Eolias, los holandeses y el solitario navío español avistaron, la noche del 8 de enero, luces a través de la mayor de las Eolias, Lípari; adoptaron entonces los treinta bajeles formación de combate, con la vanguardia bajo el mando de Verschoor, el centro con el *Eendracht* del propio De Ruyter, y la retaguardia a cargo de Jan den Haen, con su enseña en el *Gouda*.

Al amanecer ya estaban a la vista ambas escuadras; las veintiséis unidades de Duquesne venían con el marqués de Preuilly d’Humières en vanguardia, el marqués calvinista estaba en el centro y Jean Gabaret cerrando con la retaguardia. Los buques menores de ambas escuadras se separaron de ellas para quedar a buen recaudo mientras los brulotes incendiarios (dos holandeses y seis franceses) las seguían por la estela, listos para su empleo cuando lo ordenara el mando. Apenas hacía viento, así que las únicas que se movían eran la media docena de galeras españolas salidas para apoyar a De Ruyter. Navegando de vuelta encontrada, hacia Palermo, entre Alicudi y Stromboli (que distan cuarenta millas) y a la vista de Salina y Panarea —eolias centrales— ambas flotas se fueron aproximando hasta quedar a menos de una milla a las nueve de la mañana, momento en que se inició el cañoneo. Se hubiera debido llamar batalla de las Eolias, pero los historiadores la han denominado, indistintamente, batalla de Stromboli, Alicudi e incluso de Lípari, por la isla de mayor tamaño, con la confusión correspondiente.

El cañoneo de unos contra otros, a pesar de lograr numerosos blancos, una vez más no resultó resolutivo; los grandes navíos franceses y holandeses, bien contruidos los unos, curtidos en reciente lucha los otros, encajaban los cañonazos sufriendo diversos destrozos y muertos pero sin inmutarse ni sufrir graves daños. Llegada, pues, la hora de la táctica, el prometedor capitán del *Sceptre*, Tourville, con una pequeña sección, se salió de la línea para intentar doblar la popa de la formación hispano-holandesa; pero allí, tras los brulotes, surgieron las galeras de Diego de Ibarra (es decir, la escuadra de Sicilia), obligando al francés a reintegrarse en su formación para no ser rodeado por unidades enemigas a remo que —como sabemos por el precedente del barón de Ligny en 1650— podían haberles dado un susto con tan poco viento. Visto lo cual, Duquesne, desde barlovento, ordenó atacar con brulotes al buque insignia enemigo, el *Eendracht*. A pleno día, y con los navíos moviéndose, era difícil que un ataque semejante tuviera éxito. De Ruyter, sin embargo, prefirió abrir distancias para no ofrecer la oportunidad. Los franceses, alegando que lo habían rechazado, se dieron por satisfechos y regresaron a custodiar el estrecho de Mesina.

En realidad, esta primera batalla en aguas sicilianas no fue más que una toma de contacto, un «tanteo» buscando acaso un punto débil en el contrario que no se produjo. De Ruyter, como siempre, especuló, y Duquesne regresaba a Augusta satisfecho, según él, de haberle puesto en fuga. La flota holandesa regresó a Palermo, puerto bien defendido por el castillo de Castellammare, a la espera de los buques españoles, que poco a poco se fueron incorporando. En primavera, De Ruyter, vista la

preocupante marcha de la campaña en la isla, decidió atacar a los franceses en su base, el puerto de Augusta, con ambas escuadras unidas, española y holandesa; la primera aportó diez buques, la segunda diecisiete, más cinco brulotes incendiarios que, a su debido tiempo, cruzaron el estrecho de Mesina, apareciendo ante Augusta, que dista sesenta y cinco millas de la última, el 23 de abril.

Informado por sus centinelas, apostados en el cabo Peloro y Mesina —donde hoy día una *madonna* en su capitel, la Virgen de la Carta, instalada en el martillo del dique de abrigo con el lema «Vos et ipsam civitate benedictus» (“Te bendiga a ti y la ciudad”) recibe al marino cuando entra en puerto—, Duquesne los esperaba con un «comité de recepción» de veintinueve navíos, cinco fragatas y ocho buques de fuego. Nueve galeras de Sicilia seguían esta vez a los hispano-holandeses, pero tendrían pocas opciones. Se iniciaba así otra vez el cañoneo, mucho más duro que en las Eolias, pues ambas líneas se aproximaron casi a tiro de pistola, cuando mosquetes y otra artillería menuda —como la llamaban los españoles— podía disparar a placer. Seis buques aliados resultaron muy dañados; los franceses tiraban a los aparejos enemigos, y los navíos españoles *San Bernardo* y *Santiago*, que formaban el centro hispano-holandés, resultaron averiados y tuvieron que salirse de la línea con el auxilio de las galeras para volver más tarde. Cuatro buques holandeses sufrieron mucho también; alrededor de setecientas bajas sufrieron los aliados, por quinientas de los franceses. Pero lo peor fue que Michiel Adriaenszoon De Ruyter, a bordo del *Eendracht*, resultó gravemente herido en este combate.

Consternados, los holandeses se retiraron inmediatamente, seguidos por los españoles con los navíos averiados a remolque de las galeras. De nuevo Duquesne reclamó la victoria; fuera como fuese, la desgracia cayó sobre el bando aliado, puesto que su gran almirante, auténtico líder y héroe de Holanda, fallecería una semana después, en Siracusa. La escuadra aliada dio fondo en Palermo, donde tomaba el mando Jan den Haen, mientras el general Ibarra (antes a cargo de las galeras) se hizo cargo de los barcos españoles en lugar de De la Cerda. Fondearon todos, españoles y bátavos, al abrigo del dique palermitano, con la rada protegida, como se ha dicho, por el castillo de Castellammare. Los apenados holandeses celebraron los funerales e hicieron embalsamar el cadáver de su almirante para su envío a la patria. Ibarra y Laya, respetando el duelo, aguardaban la pronta llegada de don Juan José de Austria, futuro primer ministro y hermanastro de Carlos II, para hacerse cargo de las fuerzas españolas, pues serviría de revulsivo con el crédito de su victoria naval en Nápoles treinta años atrás. No obstante, el bastardo, dejando muestra de su catadura, no comparecería esta vez, prefiriendo las intrigas reales a afrontar a los enemigos de España. Desobedecía así orden expresa de la reina gobernadora, que no quería sino librarse de él. No es de extrañar que los holandeses, a la vista de la situación, decidieran proceder con criterio propio.

La escuadra francesa, entretanto, había recibido el refuerzo del duque de Vivonne, Luis Víctor, que llegó con el *Sceptre* y ocho buques para reunirse con Duquesne,

Tourville, Preuilly y Gabaret. Con las ideas muy claras y sabedores del golpe que habían recibido los aliados, decidieron ir a buscarlos, directamente, al puerto de Palermo, para llevar allí a cabo un definitivo ataque con brulotes incendiarios. A primeros de junio de 1676 apareció la escuadra francesa, fuerte en veintiocho navíos, nueve galeras y veinticinco brulotes, frente a la capital de Sicilia; evidentemente, Duquesne soñaba con repetir allí la hoguera de Getaria, pero Luis Víctor, con pomposa prudencia, decidió mandar a su mejor hombre en misión de descubierta antes de adoptar iniciativa alguna: Tourville, en compañía de su fiel Gabaret, subieron a bordo de una faluca, navegaron hasta el puerto de Palermo, tomaron muy buena nota de lo que vieron allí y retornaron con esta inteligencia al encuentro de la escuadra.

Todos estos preliminares hicieron que los holandeses, especialistas en el uso de brulotes, se olieran lo que se estaba preparando, y Den Haen decidió salir de puerto a combatir. Los españoles trataron de oponerse, proponiendo permanecer a salvo en un puerto cuya bocana podía protegerse de un ataque de brulotes con las galeras y cuyo castillo mantendría alejados los navíos enemigos. Pero los holandeses no hicieron ni caso; a su favor pesaban, como argumentos incontestables, los ataques con brulotes de los ingleses a la Armada Invencible en Gravelinas (1588) y el ataque del almirante holandés Tromp a la flota del almirante Oquendo en el fondeadero de los Downs, la noche del 22 de octubre de 1639; también el hundimiento del *Royal James* en la batalla de Solebay con buques incendiarios, solo cuatro años atrás, por no hablar de la conocida hoguera de Getaria de 1638 o el ataque de Medway en 1666, saldado también con brulotes. Lo cierto era que tanto en Gravelinas como en los Downs y Getaria los buques españoles fueron sorprendidos en fondeaderos poco o nada protegidos, a diferencia de Palermo, y que el *Royal James* sucumbió al salir del puerto, rodeado por los navíos zelandeses. Nada convencería, sin embargo, a Den Haen, que, bloqueado por la escuadra francesa en la mar, y quemándole los cables de fondeo dentro de Palermo, decidió, de todas, la peor solución: salir con la escuadra de puerto y fondearse en aguas de cierto brazaje, con profundidad para maniobrar en caso de necesidad y las galeras españolas atentas para detener los brulotes incendiarios que pudieran lanzarse.

Ya que se elegía una alternativa de alto riesgo, tal vez lo mejor habría sido zarpar de puerto y afrontar el combate artillero de forma convencional, como se había hecho hasta el momento. Los franceses pudieron haber destrozado los buques aliados uno a uno, según salían de puerto, antes de formar la línea de batalla, o tal vez no. Si se hubiera esperado a la noche para escapar de puerto sin luces, o emprendido un ataque audaz de brulotes incendiarios contra los franceses con las diecinueve galeras mientras estos planeaban el suyo, puede que las tornas hubieran cambiado. Pero a los holandeses las galeras les sonaban a chino; prefirieron emplearlas para ir sacando los navíos aliados, uno a uno, fuera del puerto, hasta quedar fondeados en línea y con espacio entre ellos para maniobrar.

Por su parte, en cuanto el 2 de junio llegó un viento favorable del noreste que llevara sus brulotes, los franceses, viento en popa, navegaron hacia Palermo en orden de combate. Ocho buques de fuego, completamente incendiados, fueron dirigidos contra la línea de diecisiete buques holandeses y diez españoles, a sotavento y con la escollera del puerto no muy lejos, mientras las galeras, bogando a todo lo que podía la chusma, intentaban interceptarlos. Tras ellos, la poderosísima flota francesa, superior a su adversaria, se dirigió hacia el puerto para aniquilar todo buque enemigo que tratara de escapar. Los buques aliados dispararon, y el viento llevó la humareda sobre ellos, envolviéndolos en una nube de humo en la que se desencadenó un aquelarre total. Esto fue la batalla de Palermo: un maremágnum inextricable de brulotes incendiados, navíos que disparaban o trataban de escapar, buques franceses abriendo fuego sobre ellos y galeras españolas que, navegando por los sitios de mayor peligro, intentaban, bien interceptar un brulote, remolcar fuera del peligro los navíos aliados averiados, o evitar que se fueran, derivando, con sus aparejos dañados, sobre la escollera del puerto.



Tal vez impresionado por el entorno volcánico del norte de Sicilia, el artista representó el aquelarre de la hoguera de Palermo resaltando, como siempre, la explosión de un buque español como aliciente para la leyenda negra. En realidad volaron tanto los galeones españoles como los navíos holandeses, con mil doscientas bajas, pero otros se salvaron.

Exponiéndose valientemente, las galeras desviaron algún brulote, pero otros siguieron su curso y alcanzaron al galeón *San Bernardo*, de Agustín Guzmán. Este desgraciado buque levó y trató de escapar, pero varios navíos franceses lo atraparon y, disparando sobre él sus piezas de grueso calibre, hicieron que volara por los aires. Algo parecido sucedió con el navío holandés *Steenbergen* y luego con el *Leyden*. Muy comprometidos se vieron también los españoles *San Felipe*, *San Carlos* y *San Antonio*, alcanzados primero por trozos ardientes de los brulotes o de buques que habían volado, luego batidos por la artillería de los buques franceses sin que pudieran

escapar. El *Santiago* logró hundir, a cañonazos, dos brulotes; otros cuatro fueron sobre el buque insignia de Ibarra, el *Nuestra Señora del Pilar*, que consiguió eludir tres. Pero el último le trababa el majestuoso alcázar de popa, quedando inextricablemente unido a él y pasándole un infierno de llamas. Ibarra perdió una pierna, arrancada de un cañonazo, mientras el duque de Vivonne se acercó, con el *Sceptre*, para batir con sus piezas de grueso calibre el galeón español en llamas; pudo así contemplar, en primera fila e impresionado, cómo ni un solo marino de la dotación del *Pilar*, compuesta por más de mil hombres, se movió de su puesto hasta que el buque, convertido en una antorcha, voló por los aires con estrépito. Lo mismo que el heroico *Santa Teresa* de Lope de Hoces, treinta y siete años atrás, en el fondeadero de los Downs.

Den Haen también cayó en el puesto del deber, como los comandantes españoles Pereira y Villarroel. El navío *Vrijheid* holandés sucumbió irremisiblemente, sin que nadie pudiera ayudarle. En realidad, solo los buques que consiguieron llevar a tiempo y ponerse a buen recaudo dentro del puerto se salvarían de lo peor; las galeras, jugándose el pellejo, lograron tomar a remolque algunos de los buques averiados que derivaban al albur y llevarlos a fondeo seguro en Palermo; pagaron su audacia perdiendo dos de sus unidades, *Patrona* y *San José*, pero su sacrificio seguramente evitó que toda la flota hispano-holandesa sucumbiera en la hoguera de Palermo. Murieron más de mil doscientos hombres de esta escuadra, y se perdieron en total ocho navíos y dos galeras, resultando muy averiados otra media docena, con lo que la mitad de la flota podía darse por destruida y el dominio marítimo aliado en Sicilia pasaba a mejor vida tras esta tremenda tragedia, última vez que la galera, actuando como simple auxiliar, combatiría como integrante de las flotas de guerra en aguas del Mediterráneo. La potencia de la artillería de los navíos la jubilaba definitivamente. Solo sobrevivieron cinco maltrechos galeones españoles, y, tras esta derrota, Sicilia podía considerarse perdida. Colbert exclamó satisfecho, al enterarse de la noticia: «Esta es la acción más gloriosa ejecutada nunca por marino alguno», exagerando indudablemente.

Los holandeses firmaron la Paz de Nimega en 1678, con lo que dejaban a España sola contra Francia tras sufrir también la pérdida de Valenciennes, Saint-Omer, Ypres y Gante. Finalmente Carlos II de España rubricó este tratado, pues se daba la afortunada carambola de que, aun perdiendo el Franco Condado, Inglaterra se negó a que potencia naval tan fuerte como Francia se quedara con Sicilia, por lo que la disputada isla volvió a poder de España, convirtiendo la hoguera de Palermo en un sacrificio de marinos absolutamente estéril. Se perdería de nuevo en la guerra de Sucesión a manos de Austria, y (como se verá en el capítulo siguiente) Felipe V intentó recuperarla en la guerra de la Triple Alianza, en 1718, lo que trajo un nuevo desastre naval español en el Mediterráneo, la batalla de cabo Passero, esta vez a cargo de británicos.

Don Juan José de Austria falleció al año siguiente, 1679, siendo relevado por Juan Francisco de La Cerda, duque de Medinaceli, mientras Carlos II y su madre arrastraban la imparable decadencia española hasta finales de siglo, con nuevas y continuas agresiones de Luis XIV, que, con la edad, pasó del intercambio de ciudades y enclaves al de Coronas, tentando tanto a la inglesa con el destronamiento de Jacobo II en 1688 como a la del propio Carlos II con el fin de la centuria, para terminar —quién lo diría— como el propio Henry Morgan, asaltando sus flotas en Cartagena de Indias en 1697 y en Río de Janeiro en 1711 para conseguir dinero efectivo, del que andaban tan necesitadas las arcas reales tras tres cuartos de siglo de guerras y conflictos promovidas por este detestable absolutista irredento. Entretanto, el nuevo siglo (XVIII) traería nuevos conflictos navales sobre un Mediterráneo en el que los españoles, de forma increíble, aún no habían dicho la última palabra, pero que cerrarían los marinos franceses revolucionarios de Napoleón Bonaparte con el capítulo de una batalla naval legendaria, Abukir.

Cabo Passero y Tolón. Derrota y revancha en el Mediterráneo

RENACIENDO DE LAS CENIZAS

Devastada por la guerra de Sucesión, hundida psíquica y moralmente por más de medio siglo de decadencia con los desgraciados reinados de Felipe IV y Carlos II, arruinada tras cien años de guerras estériles contra todo y contra todos, troceada por los grandes monarcas depredadores del siglo XVII y masacrada por todas las hordas de asesinos, terroristas, saqueadores y ladrones piratas, la España que emerge al siglo XVIII, centuria de las luces y la Ilustración, apenas debería haber sido otra cosa que un árbol marchito y quemado, con las ramas dobladas hacia el suelo y cuyo único futuro parecía ser la leña histórica. Atrás quedaban lejanos tiempos en que las escuadras de Aragón, o las galeras de Sicilia, señoreaban el mar de Levante a la busca de aventuras o pendencia en aguas griegas o del Dodecaneso; el último recuerdo de las naos y galeones españoles en el *Mare Nostrum* no era el revelador combate de cabo Celidonia en 1615, sino los desastres al norte de Sicilia sesenta años más tarde que vimos en el capítulo anterior.

Sin embargo, de la mano de un joven y fatuo rey descendiente de Austrias y Borbones, el francés duque de Anjou, la que fuera dinastía de ancestros normandos iba a sentar sus reales en el trono de Madrid para revitalizar un país en coma inducido por la inanición monárquica. En realidad, fueron competentes y eficaces subordinados de Felipe V de Borbón los que hicieron resurgir la administración hispana con fuerza, unas veces de forma disparatada, como rama verde que busca el suelo donde nada puede encontrar, otras vigorosamente en busca de la luz del sol. Al final, estas ramas, retorciéndose, evitando nudos, engendrando nuevos retoños de sí mismas, lograron, si no llevar el país hundido a lo más alto, al menos sí reponerlo entre las potencias europeas y reconfigurar el tronco de España como potencia del Mediterráneo con la que había que contar. Esta resurrección se llevó a cabo en muy pocos años y fue todo lo incierta que se quiera, pero, como cualquier renacimiento, meritoria y con el marchamo de lo imposible: no haber necesitado erradicar y destruir el árbol traumáticamente hasta la raíz para que verdes retoños volvieran a surgir. Con todas sus ventajas, y también inconvenientes.

En 1714 concluyó la infausta guerra de Sucesión, y España se vio obligada a reconocer *de facto* los llamados «preliminares de Londres», que conducían al nefasto Tratado de Utrecht, que el propio rey Felipe V se negó a firmar, aunque aceptó posteriormente el de Rastadt. Se impuso a España la pérdida de los Países Bajos católicos, Menorca, las propiedades italianas y la más dolorosa, Gibraltar. De esta forma, la nueva dinastía borbónica española quedaba completamente insatisfecha, pero al fin con manos libres para emprender su propio camino. Hasta la fecha, este había venido dictado por una hábil agente del rey francés Luis XIV, Marie Anne de La Trémoille, princesa viuda Orsini (conocida castizamente como Princesa de los Ursinos), que ejerció la tutela de la joven reina María Luisa Gabriela de Saboya, dando a la vez satisfacción a su mentor pero alentando un clarísimo designio independiente de Francia para Felipe y María Luisa, y, con ello, para el Imperio español. Muy pronto, sin embargo, falleció la joven reina, madre de dos futuros reyes, Luis I y Fernando VI. Era preciso casar de nuevo a Felipe V, y la Orsini concertó boda con una princesa italiana que permitiera la reivindicación de propiedades italianas, devolviendo España a este puzzle tan complejo e incierto. En esto fue asesorada, para su desgracia, por un abate arrimado a la corte llamado Giulio Alberoni, que debía creerse émulo de grandes y desalmados ministros de la Iglesia como Richelieu o Mazarino. La designada fue, finalmente, Isabel de Farnesio, muchacha poco inteligente, dominante y suspicaz, que, nada más llegar a España, por un quítame allá estas pajas se enfadó con la Orsini, obligando a Felipe V a desterrarla con todo su equipo de insustituibles administradores, lo que dejaba descabezado el Gobierno, primera rama verde que quedaba así en vía muerta y sin futuro.

Alberoni ocupó el puesto de la Orsini tras asegurarse la privanza de la Farnesio, que tenía completamente sometido por «la cama» al monarca español. El abate no carecía de talento político, pero muy pronto iba a comprometer gravemente a la Corona en inciertas aventuras. Afianzado en su puesto y hechas gestiones ante la Santa Sede para la concesión de la púrpura cardenalicia —su más íntima ambición— si acreditaba méritos, el abate decidió «promocionar» a su señor, Felipe V, como príncipe de la cristiandad. El momento era oportuno, pues el secular peligro turco arreciaba en Europa, habiendo arrebatado el Peloponeso a Venecia recientemente. El problema fundamental era que, para meterse en este tipo de aventuras, España no tenía aún armada. Un asentador de barcos llamado Antonio Gaztañeta, alentado por el ministro Campillo, estaba haciendo notables progresos en los astilleros de la cornisa cantábrica; los aserraderos de la costa catalana, con la paz, hervían de actividad y revitalizaban la pujanza de las drassanes (“atarazanas”) barcelonesas. También desde la administración se proyectaba convertir el puerto de La Habana, en el Caribe, en un gran astillero y base naval. Sin embargo, todo eran proyectos, retoños o brotes verdes a los que había que dejar crecer para que dieran frutos.

Pero Alberoni no podía esperar. En 1716, con aprobación real, envió a Corfú la escuadra de galeras de Baltasar de Guevara, escoltada por seis navíos de Esteban

Mari. Esta armadilla fue apresando o reclutando cuanta vela encontró en ruta, de forma que, al llegar al estratégico estrecho de Otranto, eran flota multitudinaria que cubría la mar. Los estandartes de la extinguida España volvían por sus fueros al mar Jónico, y el comandante turco de la isla de Corfú, presa del pánico, abandonó la isla, por lo que la empresa tuvo un éxito absoluto. Mari recibió el marquesado, Alberoni el anhelado capelo cardenalicio y Felipe, sin mover un dedo, el de campeón contra los infieles. El sorprendente éxito animó al rey, que, ya completamente en manos de Alberoni, tomó acto seguido la decisión de emprender una de las más graves insensateces de su reinado: la reconquista de Cerdeña, Sicilia y Nápoles para la corona española.

Aparte del agravio cometido con España en el Tratado de Utrecht, meter un país en incipiente reconstrucción en empresa tan incierta menos de cinco años después del final de la devastadora guerra de Sucesión era irresponsabilidad de primer orden, solo digna de un abate obnubilado manejando una reina necia y ambiciosa y un rey avelado seducido solo por la fama teatral de sus éxitos. Como es natural, las cancillerías europeas tomaron buena nota de estos planes y firmaron en febrero de 1717 en secreto la Triple Alianza: Inglaterra, Francia y Holanda quedaban unidas para tomar las armas si España se «portaba mal». Pero Alberoni confiaba en que, hallándose Austria, titular a la sazón de aquellas propiedades, amenazada por el peligro turco (el príncipe Eugenio derrotaría finalmente a los turcos en Petrovaradin, 1716), y, sobre todo, fallecido el rey de Francia Luis XIV, árbitro de Europa, el año anterior, nada se opondría a sus designios. Se equivocaba de medio a medio, pues había otros entrometidos dispuestos a suceder a Luis en el arbitraje europeo.

Como España no tenía armada, el abate la tuvo que comprar. Entre 1714 y 1717 se adquirieron veintidós navíos, cinco a particulares y cinco en Génova. En Guarnizo, Gaztañeta y asentadores de origen francés habían construido otros cinco, tres produjo La Habana y otros tres un astillero inédito, Sant Feliu de Guíxols. Así se formó una escuadra de cartón piedra que tenía solo dos navíos de setenta cañones, el *Real Felipe*, buque insignia, y el *Príncipe de Asturias*, almirante; ocho de sesenta cañones, que eran el *Real de Mari* del marqués del mismo nombre, el *San Luis* de Guevara, el *San Fernando* de Cammock y los *San Pedro*, *San Carlos*, *Santa Isabel*, *Santa Rosa* y *San Juan Bautista*. Tampoco abundaban en España los hombres de mar; la flota, reunida a toda prisa, se puso bajo el mando, con rango de almirante, del propio Antonio Gaztañeta, secundado por Fernando Chacón. El primero izó su enseña en el *Real Felipe* y Chacón en el *Príncipe de Asturias*.

El resto de los buques (*Perla*, *Hermione*, *Volante*, *Esperanza*, *Juno*, *Águila*, *Sorpresa*, *San Isidro*, *Castilla*, *Galera* y *Conde de Tolosa*) eran simples fragatas o mercantes asimilados que llevaban entre veinticuatro y cuarenta y seis cañones a bordo según cada embarcación. Así pues, la heterogénea flota española, que empleó a muchos mercenarios, solo podía contar con diez buques de línea, puesto que la otra mitad de la escuadra era de baratija solo apta para servicios auxiliares. Los buques de

línea, en principio, no tendrían enemigo, pero en realidad podían verse —con gran probabilidad— enfrentados a potentes navíos británicos o franceses. José Patiño, intendente de marina recién llegado al cargo, animó a Gaztañeta a hacerse cargo de la flota. ¿Tal vez el asentador no se atrevió a protestar? El caso es que, aunque ni Felipe V, ni Alberoni, ni Patiño, ni Gaztañeta eran adivinos para saber lo que iba a pasar, permitir que flotas y marinos corrieran semejantes riesgos rayaba en la responsabilidad criminal.

Los preparativos para la invasión se hicieron bajo cobertura de una nueva expedición contra el turco; ni siquiera el comandante del ejército, Juan Francisco Bette, marqués de Ledesma, conoció su verdadero destino hasta que estuvo en alta mar y pudo abrir el sobre lacrado con las órdenes. El sigilo fue tal que no hubo espía que se enterara; cuando el emperador austriaco quiso acordar, las tropas españolas ya estaban en Cagliari (entonces Caller, al sur de la isla de Cerdeña) avanzando hacia el norte para conquistar la ciudad de Alghero. La invasión produjo el inmediato estallido de la guerra de la Triple Alianza, puesto que los firmantes de esta no tardaron en reaccionar. Europa contemplaba estupefacta el resurgimiento español al margen de Francia. A instancias del descerebrado Alberoni, se recuperaba el prestigio de unas armas, las hispanas, tan a la baja últimamente y que todos creían acabadas. Pero solo se trataba de un artificio, farol teatral que se permitía un rey que no gobernaba en manos de un canónigo advenedizo y una esposa caprichosa, con una armada de quita y pon y un ejército, eso sí, de quince mil hombres, veterano en los campos de España, que, como siempre en Italia, resultaría invencible. En la mar, sin embargo, habría quien tuviera que pagar con la vida semejante charada.

EL DESASTRE QUE PUDO SER PEOR

Alberoni y Felipe V, espoleados por el éxito en Cerdeña, decidieron emprender la clásica campaña de Sicilia, que fuera española el siglo anterior. Fue un tremendo error de jugadores temerarios. No habría sorpresa esta vez y las cancillerías europeas estaban indignadas por la belicosidad de Felipe V. La reacción vino, tras la llamada de auxilio del emperador de Austria, por parte de la Gran Bretaña del rey Jorge I de Hannover, con el ministro *sir* James Stanhope en el ejecutivo, que envió al Mediterráneo una poderosa escuadra bajo el mando de George W. Byng. En ella figuraron veinte navíos de línea, tres de primera clase de ochenta a noventa cañones, nueve de setenta y siete de sesenta. Si a la escuadra española se le pasaba por la cabeza cruzar disparos con esta flota, que duplicaba sus fuerzas, su destino sería, una vez más en Sicilia, la aniquilación. De momento, ambos países no estaban oficialmente en guerra, pero los británicos nunca han sido demasiado escrupulosos, es sabido, con estas formalidades.

El 1 de julio de 1718 llegó a la vista de Sicilia la expedición española de cincuenta velas, diez galeras y treinta y cinco mil soldados; el señor de la isla, Víctor Amadeo, duque de Saboya y súbdito del emperador de Austria, apenas opuso resistencia, y se refugió en el último reducto de Mesina para pasar al continente en caso de necesidad. El 2 de agosto, el emperador austriaco, liberado al fin del peligro turco mediante una tregua de veinte años, se unió a la Triple Alianza, convirtiéndola así en cuádruple, contra Felipe V. Veinte mil soldados fueron puestos a disposición de la flota inglesa para su inmediato traslado a la isla. Mientras tanto, los españoles desembarcaron en Términi, a diez millas de Palermo. El conde de Montemar, con una parte del ejército, emprendió camino de Palermo para asediarlo y, luego, conquistar Trapani, en el extremo occidental de la isla. Por su parte, el marqués de Lede avanzó hacia el este para iniciar el asedio de Mesina y Siracusa. La flota española, como es lógico, apoyó este último movimiento, que, si tenía éxito, podía concluir con la expulsión definitiva de Víctor Amadeo, lo que, en efecto, se produjo, y el duque de Saboya quedó a la espera de refuerzos en Calabria.

Pero el peligro de la reacción aliada casi podía mascarse, de haber sido los españoles menos confiados. Los diez navíos de Gaztañeta deberían haberse librado del estorbo de «acompañantes», fragatas y bajeles de pega, para quedar listos para el combate mientras navegaban entre el cabo Spartivento y Siracusa, por donde podía llegar cualquier fuerza hostil; podrían haber acudido también al estrecho de Mesina si la amenaza procedía del Tirreno. En lugar de ello, sin objeto inmediato, quedaron dando bordos entre Siracusa y cabo Passero, extremo meridional siciliano, formados en tres divisiones con navíos y fragatas mezclados. La vanguardia de Baltasar de Guevara era la más fuerte y homogénea, con cinco buques de sesenta cañones y una fragata. El centro, mandado por Gaztañeta en el *Real Felipe*, contaba con el *Príncipe de Asturias*, los *San Juan* y *San Carlos* y dos fragatas. La retaguardia era la más débil, cuatro fragatas y un solo navío; lejos de constituir una férrea formación, la descuidada flota española estaba desperdigada, con al menos cuatro fragatas navegando al albur en servicios auxiliares.

Sin previa declaración de guerra, iba a caer sobre ella implacablemente la flota de veinte poderosos navíos de sir George Byng (no confundir con John Byng, fusilado en el puente de su propio buque en 1756 por la pérdida de Menorca). A bordo del imponente buque insignia *Barfleur*, de tres puentes y mandado por el capitán Saunders, navegaba como primer oficial el teniente Richard Lestock, futuro protagonista en Tolón. También lo sería Thomas Matthews, distinguido en este combate y el audaz comandante del *HMS Kent*, de setenta cañones; y, en menor medida, Nicholas Haddock, comandante del *Grafton*. Atardecía el 10 de agosto cuando los británicos se aproximaron al cabo Passero, junto al que navegaban, a lo largo de la playa de Noto y con rumbo norte, perezosamente, los barcos españoles. Eran las mismas agradables playas del golfo de Gela donde, muchos años después, el 10 de julio de 1943, desembarcarían las fuerzas del general estadounidense Patton

durante la Segunda Guerra Mundial en la llamada operación Husky para conquistar Sicilia evocando al griego Alcibíades con el inicio de un duelo de *supervedettes* con su homólogo británico Montgomery.

Ni que decir tiene que ni Patton ni Monty hicieron mención alguna ni debían conocer nada en absoluto del pasado español en Sicilia. Lo cierto es que, aquella noche de verano de 1718, ambas escuadras, española y británica, se avistaron entre sí. Como Alberoni había dado consigna a Gaztañeta de no hostilizar a los ingleses, este los ignoró hasta donde pudo, porque la decidida aproximación británica con el viento de lebeche inquietaría a más de uno. Se aproximaron al respectivo líder en cada sección, que eran, respectivamente, los *San Luis*, *San Felipe* y *Real de Mari*. Este último navío, al mando de la retaguardia, sería el primero atacado: varios navíos británicos fueron agrupándose en torno a los buques de Esteban de Mari, emprendiéndola inmediatamente a cañonazos. Las fragatas *San Isidro*, *Águila de Nantes* y *Sorpresa* quedaron fuera de combate a las primeras de cambio, rindiéndose al *Canterbury* del capitán Walton. El marqués de Mari intentó salvar su acribillado buque varando en la costa; hasta allí lo siguieron los británicos para rendirlo y capturarlo.

Más dura fue la lucha en el centro; el vicealmirante Cornwall condujo el ataque contra los dos buques españoles más potentes de Gaztañeta y Chacón con el *Shrewsbury*, de ochenta cañones, seguido del *Kent* de Matthews, de setenta, que se distinguió en el acoso al *Real Felipe* con otros cuatro navíos y el *San Carlos* del mercenario príncipe de Chalay. El *Príncipe de Asturias*, asediado por los *Breda* y *Captain*, tuvo que rendirse también. El cruento combate en torno al buque insignia, al que se sumó heroicamente la fragata *Volante* de Escudero, permitía escapar del desastre al navío *San Juan Bautista* (alias *San Juanico*) y la fragata *Perla de España* de Alderete. Ambos huyeron a Malta con rumbo sur. El grupo de vanguardia fue atacado por seis navíos británicos bajo el mando de George Delavall, con su enseña en el *Dorsetshire* de ochenta cañones. Los navíos *Santa Rosa* de González y *Santa Isabel* de Reggio llevaron aquí todo el peso del ataque y combatieron varias horas para que pudieran escapar los *San Pedro*, *San Fernando* y *San Luis* de Guevara. Por último, en la cacería de los buques solitarios, la *Juno* fue capturada por el *Essex*, la *Esperanza* incendiada y el *Conde de Tolosa* destruido cerca de Mesina. Solo escapó la *Hermione* de Rodrigo de Torres, famoso almirante español posteriormente.

Tras seis horas de combate, de los diez navíos españoles solo quedaban cuatro —*San Luis*, *San Fernando*, *San Pedro* y *San Juan*— y tres fragatas (*Perla*, *Galera* y *Castilla*), que terminarían refugiados en Malta. Los mejores buques de la escuadra habían caído prisioneros. El *Real Felipe* fue trasladado a Siracusa, donde los oficiales británicos sometieron a los españoles a todo tipo de vejaciones. Rumbo luego a Mahón, en la Menorca británica, este insignia español estalló misteriosamente por el camino, puede que a causa del sabotaje de su apresada y humillada dotación. Afortunadamente, Gaztañeta sobreviviría para una posterior revancha sobre los

británicos, diez años después, eludiendo con su flota de Indias a la del almirante Francis Hosier, que sucumbió en el intento. Resultaron también capturados los *Príncipe*, *Santa Rosa* y *Santa Isabel*, que, inutilizables, se devolvieron al final del conflicto. El *Real de Mari*, varado en la playa, quedó desahuciado.

Durísimo para la recién estrenada España borbónica resultó este correctivo posteriormente conocido como batalla de cabo Passero, en realidad acometida de una moderna y homogénea flota en zafarrancho de combate sobre un escuadrón mercenario en situación de espera, del que se capturó la mitad y se espantó al resto. Se salvó, en efecto, casi media escuadra española, que perfectamente pudo ser aniquilada. Si algo útil pudo tener esta tragedia —en la que murieron decenas de españoles y mercenarios extranjeros— fue situar a la Armada española brutalmente en la modernidad naval. Las lecciones se aprendieron, y no se volvió a caer en las torpezas y excentricidades de Alberoni. Como Napoleón Bonaparte en Egipto casi un siglo después (1798), el ejército español en Sicilia quedaba aislado por mar tras la batalla, pues la escuadra fue diezmada y ahuyentados los supervivientes. A la defensiva tras el desembarco del ejército austriaco, los sicilianos prefirieron a los españoles antes que a los centroeuropeos, aliándose para derrotar a estos últimos en Melazzo y Vilafranca.

Entretanto, Alberoni, en desesperado raptó de locura, proyectó disparates como apoyar la independencia de Escocia con los Estuardos mandando un ejército bajo el mando del duque de Ormond; estos arrebatos dementes trajeron la invasión de los ejércitos de la Cuádruple Alianza bajo el mando del duque de Berwick, que entraron en territorio español para tomar represalias y destruyeron el astillero santanderino de Guarnizo, según el propio Berwick, «para que el Gobierno de Inglaterra pueda dar cuenta en el Parlamento de haber hecho lo posible para la destrucción completa de la Marina española». Aquello no podía durar. Aunque Montemar conquistó Mesina y resistió el asedio austriaco, Santoña y Cataluña fueron también invadidas, y los británicos desembarcaron en Ribadeo, Vigo y Marín, amenazando luego Pontevedra. Lo peor era que, en América, tanto Texas como La Luisiana quedaban expuestas a su pérdida total; ¿todo por Sicilia?

ACTO FINAL DE UNA NUEVA GUERRA

Finalmente, Felipe V de España entró en razón, como deseaban sus adversarios, que no fueron demasiado crueles con él: le obligaron a desterrar a Alberoni, evacuar Sicilia y olvidarse de Gibraltar. Sorprendentemente, Víctor Amadeo canjeó Sicilia por Córcega, que volvía a ser española. Los ejércitos de la Cuádruple Alianza se retiraron de la Península y Austria reconoció al fin a Felipe V de Borbón como rey de España. No sin vaivenes y tropiezos, España abrió al fin un positivo período de reconstrucción, sin guerras, conducido por el sustituto de Alberoni, el célebre José

Patiño. La monarquía, sin embargo, era factor de inestabilidad, puesto que Felipe V huía a ninguna parte; loco de atar (enfermedad degenerativa heredada de su madre), decidió abdicar en su hijo Luis, quien apenas gobernó medio año (1724). Su fallecimiento obligaba a Felipe, a regañadientes, a regresar al trono, sucediendo a su propio vástago.



Don Juan José Navarro, marqués de La Victoria, fue pionero del renacer de la Real Armada española borbónica junto a figuras como Blas de Lezo o Jorge Juan. Veterano de las descabelladas aventuras de Alberoni y la lucha contra los berberiscos, terminó al mando de la escuadra de Cádiz, que condujo a una difícil y comprometida victoria en Tolón (1744).

La reina, entretanto, proyectaba planes descabellados, como apoderarse del trono imperial o recuperar las propiedades italianas para su hijo mayor, futuro Carlos III; siguió intrigando largo tiempo y provocando las crisis diplomáticas correspondientes. Tras unos productivos años en los que la escuadra española pudo ser reconstruida, en octubre de 1739 se declaraba la guerra del Asiento, otra vez contra Gran Bretaña, que imperiosamente pretendía romper el monopolio comercial de España con sus virreinos y provincias americanas. Pero, a finales de 1740, falleció el emperador austriaco Carlos VI y se reavivaron las ambiciones territoriales italianas de la reina Isabel de Farnesio. España, que se preparaba para combatir a cara o cruz en Cartagena de Indias por América del Sur, se vio de pronto también abocada a otra guerra en Italia por el capricho de una real señora a la que nadie podía contener. La escuadra de don Rodrigo de Torres, destacada en América, tuvo que regresar a la Península, y don Juan José Navarro, un veterano de Cagliari al que se había asignado la llamada escuadra de Cádiz (compuesta de doce buques: *Real Felipe*, insignia, *Santa Isabel* y *Constante*, los navíos de escolta de Indias *San Fernando*, *América* y *Hércules*, y los «marchantes» *Oriente*, *Neptuno*, *Poder*, *Brillante*, *Halcón* y

Soberbio), afrontó la incierta travesía rumbo al golfo de León en apoyo del ejército español de Italia, que debía zarpar desde Barcelona. La Armada española emprendía, así, una nueva campaña marítima en aguas del Mediterráneo.

Casi habría podido adivinarse: en cuanto los británicos se enteraron de los movimientos de Navarro, enviaron al almirante Nicholas Haddock con diecinueve navíos de combate en su persecución. Los ingleses de esta época (ya es sabido por las palabras de Berwick anteriormente anotadas) no toleraban otro estado para la escuadra española que humillada o destruida, lo que tan buenos dividendos históricos les había dado. Pero Navarro iba a dar la talla esta vez, librando una especie de regata contra Haddock en la travesía desde el estrecho de Gibraltar hasta Cartagena. El 20 de diciembre de 1741 se libró del desastre literalmente por los pelos, pues en el momento en que Haddock le atrapaba a la vista de Escombreras salió casualmente del puerto de Cartagena el almirante francés Claude-Élisée de Court de La Bruyère con trece navíos de guerra, impidiendo el combate. Así que Haddock, viendo su anterior superioridad convertida en un diecinueve a veinticinco en su contra (pues los franceses podían apoyar a los españoles), decidió retirarse a Mahón por el momento.

Aliviado, don Juan José pudo repostar, reparar sus naves y zarpar lo antes posible rumbo a Barcelona. Pero encontró un feo temporal en el canal de Ibiza, y el *Real Felipe* quedó muy averiado, rotos los masteleros y dando síntomas el casco de padecer graves averías estructurales. A pesar de todo, llegó el 4 de enero con toda la flota a Barcelona, puerto en el que ya se preparaba activamente un convoy de cincuenta y dos velas con el ejército de Italia a bordo. La expedición partió el día 14 y alcanzó Génova casi un mes después, puesto que, a la altura de las Hyères, un nuevo temporal sorprendió a la flota y se tuvo que refugiarse en el placer o fondeadero que forman estas islas, a levante del puerto militar francés más importante del Mediterráneo, Tolón. El buque insignia llegó en tan mal estado que se pensó dejarlo allí; pero Navarro, convencido de su importancia, lo mantuvo en escuadra e hizo reparaciones de fortuna.

Con la llegada a Génova del ejército de Montemar a comienzos de 1742, la escuadra española de Cádiz se apuntaba un éxito estratégico de primer orden, pues había burlado por completo al almirante Haddock. No obstante, de vuelta encontró otro de los temporales invernales del golfo de León, y, visto el estado del *Real Felipe* y otros buques de la escuadra, se optó por entrar en Tolón como refugio. Allí acudió entonces Haddock desde Menorca para tomar «posesión» del fondeadero de las Hyères e iniciar un largo bloqueo de la flota española que iba a durar ¡dos largos años! Inglaterra y Francia no estaban aún en guerra y no se podía atacar Tolón, pero sí impedir que los buques españoles pudieran salir. Haddock fue pronto reforzado con cuatro navíos de John Balchen y después se le sumó, con otras cinco unidades, Richard Lestock, veterano del cabo Passero, que había participado también con Vernon en la reciente y desastrosa campaña de Cartagena de Indias. Se trataba, pues, de un mando experto en combate contra los españoles, por lo que tomó el mando de

la flota inglesa del Mediterráneo, pero se lo tuvo que ceder, a regañadientes, a Thomas Matthews cuando este llegó a bordo del *Namur*, de noventa cañones, pues era más antiguo y también veterano de cabo Passero, donde apresó al navío español, de sesenta cañones, *San Carlos*.

El almirante español Navarro podía también presumir de un largo historial en el Mediterráneo; muy joven había acompañado a su padre y hermano en la toma de Orán de 1708, en la que todos menos él perdieron la vida. Admitido en la incipiente Armada de Alberoni en 1717, tomó parte en las campañas de Cerdeña y Sicilia a bordo del *Real de Mari*. Superviviente del desastre, fue ascendido a alférez y después a teniente, y publicó su primera obra literaria, *El capitán de navío*, en 1728; luego vendrían otras. Mandó el navío *Castilla* en la exitosa conquista de Orán del general Cornejo, dirigiendo la primera oleada de asalto en la playa, donde estaba como teniente el joven Jorge Juan y Santacilia. A continuación fue nombrado comandante del navío *San Fernando* y ascendió, en 1737, con cincuenta y dos años, a jefe de escuadra. La guerra del Asiento le sorprendió al mando de la flota de Cádiz, ahora encerrada en Tolón. Su situación no era envidiable, con varios de sus buques —en especial el buque insignia, *Real Felipe*— en mal estado, las tripulaciones cansadas o enfermas por la difícil campaña invernal y los franceses actuando con su tradicional hosquedad y arrogancia.



Antiguo plano del puerto de Tolón, en la Provenza, donde la escuadra de Cádiz de Navarro, que había logrado un notable éxito llevando el ejército a Italia, estuvo dos años bloqueada por los británicos hasta que decidió salir a comienzos de 1744, en previsible desastre que al final no se consumó.

El almirante al mando de la escuadra francesa surta en Tolón, Court de La Bruyère, (que disponía de dieciséis barcos de combate) era un septuagenario del que no se sabía qué pensar, aunque hubiera librado a Navarro del desastre ante Cartagena. Pero no debía agrardarle la presencia de la escuadra de Cádiz en «su» puerto, porque estaba dispuesto a librarse de ella como fuera. De los tres protagonistas de la batalla de Tolón —el inglés Matthews, Navarro y Court—, dos de ellos eran viejos zorros que, habituados a artimañas de política internacional, intuyeron que podían entenderse; al fin y al cabo, a Francia no le interesaba en absoluto que un ejército español triunfara, como estaba haciendo, contra Austria en el norte de Italia, tradicional área de influencia gala. Así que el «joven» Navarro y su escuadra empezaron a ser considerados como víctimas propiciatorias de un nuevo desastre, tras el cual al rey de España y a la Farnesio no les quedaría otra que plegarse a negociar.

Los platos rotos de este sucio apaño debía pagarlos Navarro, que sospechó desde el principio de lo que se avecinaba; lejos de permitir que sus marinos se abandonaran a la molicie, los puso a trabajar en el acondicionamiento de sus barcos, limpiando los

fondos y escorándolos amadrinados uno a otro (para evitar el vuelco). Sometió también a las tripulaciones a un intensivo plan de entrenamiento en el manejo de artillería que en batalla rendiría sus frutos. Pero mientras el español sacaba provecho del forzado bloqueo durante 1742, el almirante británico Matthews estrechaba el cerco remitiendo cinco navíos a sorprender a la escuadra de galeras de Donato Domás (*San Felipe, Santa Teresa, San Genaro, Patrona y Soledad*), que acompañaba al ejército español en Italia por el camino de la costa y que fue aniquilada y obligadas sus tripulaciones a incorporarse a los buques de Navarro en Tolón. Otros buques ingleses bombardearon la costa catalana, persiguiendo tenazmente el navío *San Isidro*, bajo el mando del mercenario De Lage de Cueilly, hasta Ajaccio, donde el almirante Rowley les obligó a incendiarlo.

A comienzos de 1743 llegó a Tolón el nuevo ministro español de Hacienda, Marina e Indias, don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, anterior intendente de Ejército y Marina, de regreso a la patria para hacerse cargo del Gobierno tras la muerte de José Campillo. Ensenada debió ordenar a Navarro no desairar a los franceses; es la única forma en que se puede explicar el proceder de don Juan José, que, a pesar de su desconfianza hacia el almirante Court, procuró mantener siempre las formas. La situación en Italia se había complicado; al duque de Montemar le sustituyó el conde de Gages, que logró la victoria de Campo Santo, pero los austriacos paralizaron el avance español e iniciaron la contraofensiva. Para Navarro la situación era simple: había que salir de Tolón en apoyo del ejército y conseguir para ello el respaldo de la escuadra francesa —aun cediéndole el mando—, puesto que él solo, con doce navíos, no podía enfrentarse a los treinta y dos británicos de Matthews que le esperaban fuera.

Cuando creyó conseguir esta ayuda de la corte de Luis XV, Navarro se encontró con que el día antes de la partida, 18 de febrero de 1744, el almirante Court se reunía en la isla de Giens —una de las Hyères— con Matthews; nadie sabe lo que tramaron, pero, por los sucesos posteriores, el francés debió prometer al británico quitarse de en medio si no se le disparaba. Ponía así la flota de Navarro en bandeja para ser aniquilada tras la larga estancia en puerto. Los francoespañoles se aprestaron para levar anclas la madrugada del 19; su flota constaría de tres cuerpos: vanguardia, que dirigía Gabaret con su insignia en el *Esperance*, de setenta y cuatro cañones; centro bajo el mando de Court, a bordo del *Terrible*; y la retaguardia formada por los españoles. El escaso viento complicó mucho la faena de leva y, de resultas de una mala maniobra, el navío francés *Léopard* abordó a la fragata *Volage*, resultando ambos dañados. Court ordenó fondear hasta ser informado, y así transcurrió la jornada, aplazándose la salida para el día siguiente. Navarro, con el *Real Felipe*, que ya había salido, prefirió mantenerse navegando fuera mejor que volver a puerto; debía estar tan feliz de navegar al fin que se negó a arrojar el ancla de nuevo.

Al amanecer llegaron hasta el *Real Felipe*, desde el *Terrible*, las «órdenes» del almirante francés: Court ordenaba a Navarro penetrar, con sus doce barcos, en el

fondeadero de las Hyères para atacar los treinta y dos navíos británicos. Esta orden — una de las más infamantes rubricadas nunca por almirante alguno— significaba que, si Navarro obedecía ciegamente, los buques de la flota española serían aniquilados uno a uno conforme fueran penetrando en el pequeño paso entre las islas de Giens y Porquerolles. Navarro rechazó de plano aquellas consignas, que desenmascaraban por completo a Court; procuró mantener la calma y, sin hacer caso de De Lage de Cueilly (que, embarcado en su buque insignia, se atrevía a presionarle), respondió a Court con razones contundentes, procurando ganar tiempo. Tal vez esperara que los británicos, viendo que los españoles no acudían a la cita, salieran a combatir, dejando las órdenes de Court sin efecto.

Court, de nuevo sorprendente, atendió estas razones y le ordenó formar a popa de la formación —el sitio más expuesto si, como se preveía, los ingleses salían a perseguirlos—. Pero los sinsabores de Navarro no habían terminado: cuando, a primera hora de la tarde, la flota combinada quedó formada, Court repitió a Navarro la orden de ir al ataque del fondeadero enemigo. Era demasiado, y habría estado más que justificado que el español le mandara al diablo, pero se contuvo alegando que ya no había tiempo para maniobra semejante —en febrero anochece muy deprisa—, aplazando la cuestión para el día siguiente. De Lage de Cueilly acusaría luego a Navarro de reacio a combatir y cobarde, pero allí había en juego más que unos insultos y coacciones de un aliado poco de fiar, y Navarro lo sabía. No era momento de «entrar al trapo» y decidió temporizar.

Pasó otra noche en esta situación interminable, devastadora para los nervios. Al día siguiente, los británicos, hartos de esperar a que se les mandaran los españoles decidieron salir con el alba por el paso grande en zafarrancho de combate. Court, lejos de dar batalla, optó por la huida. El viento del noreste comenzaba a entablarse, y todos los hermosos navíos de madera comenzaron a navegar veloces. Pronto se vio que mientras la división británica de vanguardia, bajo el mando de Rowley, difícilmente alcanzaría a Gabaret —lograría solo atrapar los últimos barcos del centro de Court de La Bruyère—, el grueso inglés de Matthews, como la retaguardia de Richard Lestock, con diecinueve navíos de combate en total (nueve de ellos —*Somerset, Norfolk, Marlborough, Dorsetshire, Namur, Cambridge, Neptune, Torbay y Russell*— de ochenta y noventa cañones), alcanzaba sin problemas los doce buques españoles, pensando en dar buena cuenta de ellos. Court debió pensar que no tenían escapatoria.

Estaba equivocado; Lestock había esperado, de forma ortodoxa y según prescribían los rígidos manuales de la Royal Navy, que a la sección de Rowley le correspondiera Gabaret, a Matthews el centro de Court de La Bruyère y a él, con sus magníficos trece buques, la escuadra de Cádiz, su presa. Pero, para su absoluta consternación, Matthews, con sus barcos, ya caía sobre los buques de Navarro como un halcón. Desconocedor de los arreglos entre su jefe y Court, interpretó que su almirante, no contento con haberle despojado del mando de la escuadra, ahora

pretendía también arrebatarle la gloria. Esto le irritó de tal modo que tomó una decisión contra los intereses de su propia escuadra: permanecer al margen de la batalla, en retaguardia, dejando que Matthews hiciera solo lo que tanto parecía ansiar. Sabía que, ante una corte militar, manual en mano, sus argumentos serían irrefutables: quien estaba violando las ordenanzas era Matthews.

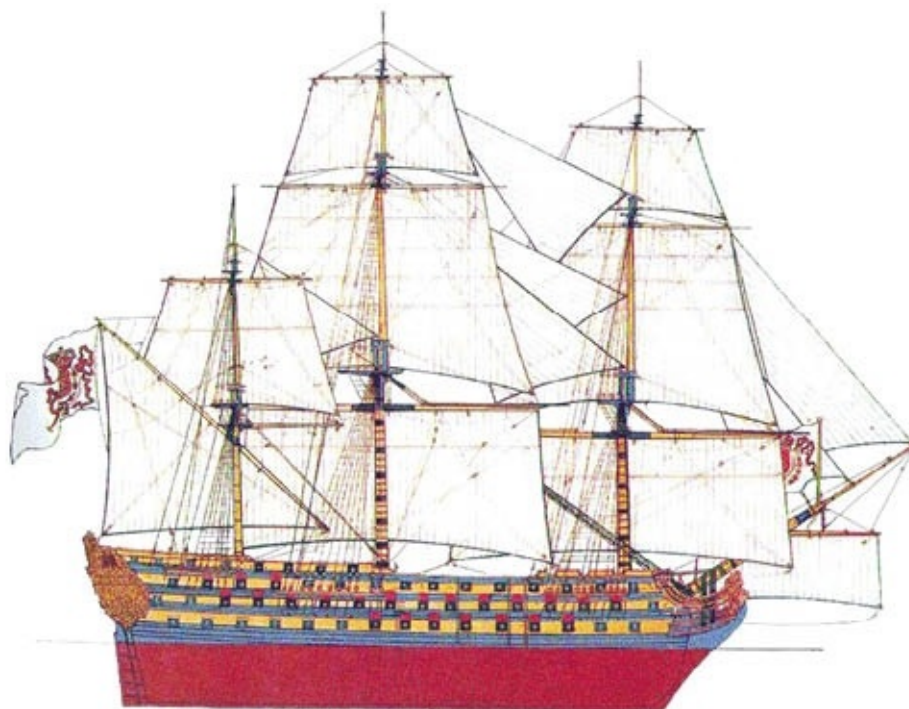
Este, creyendo haber puesto de su parte a Court, había comprado realmente un incompetente y, al tratar de zanjar la cuestión, humilló tan irreparablemente a su subordinado que este decidió abandonarle en inferioridad de diez a doce contra los españoles. En el colmo de la calamidad, a Thomas Matthews aún le esperaba una última traición: la de sus propios buques. Con el viento arremolcando por la amura de babor, los navíos británicos, a barlovento, comenzaron a escorar mucho. En batallas de veleros, ganar el lado del viento comportaba asumir la iniciativa para desventar al enemigo, confundiéndole con el humo de las salvas; solo existía un inconveniente: si el viento aumentaba, los navíos de barlovento, escorando, topaban con la dificultad de no poder abrir las troneras de la batería baja para sacar o disparar los cañones de mayor calibre —por la banda que daba al enemigo— pues entraría agua por ellas.

Esto fue exactamente lo que ocurrió en Tolón. Como se deduce de la correspondencia inglesa posterior y las modificaciones efectuadas en los navíos de esta nacionalidad de más de ochenta cañones tras el combate, algunos, como el *Barfleur* o el *Princess Caroline* —de la vanguardia de Rowley— padecieron este problema, y si lo tuvieron ellos posiblemente también mastodontes del centro como los *Marlborough*, *Namur* o *Somerset*. Los grandes barcos de la Royal Navy atravesaban un momento de grave merma de estabilidad por pesos altos, como consecuencia de la inveterada costumbre inglesa de alicatar de cañones las cubiertas de batería. Esto dejaba ochenta cañones de línea con el mismo volumen de fuego por banda que uno de sesenta, e incluso menos. Favorecido por tan inesperada circunstancia, Navarro pudo afrontar el combate con ciertas posibilidades de éxito.

A las doce y cuarto, la vanguardia de Rowley —*Barfleur*, *Princess Caroline*, *Berwick*, *Stirling Castle* y *Bedford*— convergía, con rumbo sur, sobre los últimos buques del centro francés —*Terrible*, *Saint-Esprit* y *Sérieux*— y primeros de la retaguardia española, por este orden, *Oriente*, *América*, *Neptuno* y *Poder*. Rowley, con su buque insignia, abrió el fuego, dando comienzo al combate; pero, al ver que sus propios buques disparaban contra navíos franceses (incluido el *Terrible* de Court), ordenó corregir el tiro a popa. Demasiado tarde, porque los primeros buques españoles ya eran atacados por el *Berwick* de Lord Hawke, el *Bedford* y los primeros de Matthews, *Dragon*, *Royal Oak* y el exespañol *Princesa*, seguidos por los mastodontes *Somerset*, *Norfolk*, *Marlborough* y *Dorsetshire*. Así que Rowley, para evitar problemas con los franceses, los dejó escapar, y como «había perdido la vuelta» con respecto a los españoles, quedó en tierra de nadie, sin acabar de entrar en combate.

Los *Oriente* y *América*, tratando de no romper la línea, se libraron de lo peor. Pero los *Neptuno* y *Poder*, que los seguían, soportaron todo el ímpetu del ataque inglés. El primero fue atacado por dos navíos británicos, *Stirling Castle* y *Royal Oak*, que dejaron al marchante malparado y con su comandante, Olivares, muerto. El navío español se salió de la línea para reparar y, de forma sorprendente, nadie le siguió. De hecho, quien pareció polarizar toda la atención inglesa fue el *Poder*, atacado en principio por el *Princesa*. El pequeño *Poder* le respondió con tanta energía —tres andanadas seguidas— que el que fuera navío español arrió bandera, rindiéndose al comandante Urrutia. Tuvo suerte el capitán Pett de que, en su estela, llegaran el enorme *Somerset* y los *Bedford*, *Dragon* y *Kingston* para socorrerle e iniciar el desmantelamiento a cañonazos del navío español. El *Berwick* de Lord Hawke, por su parte, cortó la línea española pasando al otro lado del *Poder*, que quedó así acorralado. Tras ocho horas de combate, Urrutia tuvo que rendirse, después de luchar contra seis poderosos navíos enemigos.

En la estela del *Poder* llegaba el grueso de Navarro, el navío *Constante*, al que seguía el gigantesco *Real Felipe* y el *Hércules*. Contra estos tres buques —y, en especial, el navío insignia español— se abatieron cuatro colosos británicos (*Norfolk*, *Marlborough*, *Dorsetshire* y el propio *Namur* de Matthews) y dos navíos menores, *Essex* y *Rupert*. Por muy bien que dispararan, entrenados a conciencia, los ciento catorce cañones del gran navío español, y por mucha atención que atrajeran sobre sí el *Constante* (que quedó malparado) y el *Hércules* —a los que se incorporó el *Brillante* posteriormente—, la única forma de explicar cómo el *Real Felipe* sobrevivió aquella tarde es que algo tuvo que pasar con la artillería de grueso calibre de los grandes buques británicos. Produjo, eso sí, graves daños al *Marlborough* —que quedó a punto de hundimiento— y al *Namur* de Matthews, que, habiendo perdido mucho aparejo, se encontró incomunicado. Los británicos dijeron que el *Real Felipe* «parecía incendiado»; en este combate el buque insignia de la escuadra de Cádiz debió quedar malparado no por fuego enemigo, sino por el simultáneo de su propia artillería, que rompería muchos baos dejando prácticamente desmantelada una estructura que ya estaba en mal estado antes de iniciarse la batalla.



Estampa del navío *Real Felipe*, insignia de Navarro en Tolón. Este gigante de más de cien cañones, sustituto del perdido en cabo Passero, fue símbolo de la reconstrucción de la Real Armada; aunque padeció notables problemas estructurales —probablemente por su propio fuego—, su éxito en combate fue indudable gracias al coraje y adiestramiento de su dotación.

Tras cinco horas de combate y viendo que el núcleo de la flota española no cedía, Matthews habría debido transbordar del *Namur* para, alcanzando la división de Lestock, tomar su mando y encabezar el ataque contra los cuatro supervivientes españoles que apenas habían entrado en combate, por este orden *Halcón*, *Soberbio*, *San Fernando* y el gran *Santa Isabel*. Si no lo hizo, evidentemente, fue porque no pudo. En su enorme barco desarbolado, rodeado de otros buques averiados y con apenas un par de horas antes de la anochecida, solo había una manera de resolver el combate: liquidar los grandes navíos españoles, como en Palermo, con brulotes incendiarios.

A las cinco de la tarde partió el teniente Mackie, con el brulote *Ann Galley*, contra el buque insignia español. Viendo el letal buque incendiario acercarse por barlovento al *Real Felipe*, parado y aboyado sobre la mar, Navarro ordenó botar la falúa para trabarlo o desviarlo con pértigas, bajo el mando del teniente Sáez Sagardía. La reacción de Mackie fue abrir fuego sobre la falúa para destruirla. Debió pensarlo dos veces: nada más abrir fuego, el *Ann Galley* deflagró en una tremenda explosión que lo puso ardiendo en pompa de proa a popa, aún rumbo hacia el buque insignia español. Rompieron fuego contra él, con sus cañones de gran calibre, el *Hércules* de Álvarez, el *Brillante* de Barreda y los guardatimones del propio buque insignia. Uno de aquellos certeros cañonazos acertó al brulote de Mackie, echándolo a pique fulminantemente.

El *Hércules*, que había figurado mucho tiempo como único «guardaespalda» del navío insignia español, atacó al propio *Namur* de Matthews con varias descargas. Incluso, pletórico de entusiasmo, Álvarez quiso abordar el buque almirante inglés; pero su primer oficial, el mercenario Nungent, le disuadió de semejante iniciativa. Por su parte, Matthews, tras el fracaso del brulote, logró reagrupar media docena de sus buques aún indemnes para lanzar el último ataque; eran las seis y media de la tarde y anocheaba sobre el Mediterráneo. Entonces, para alivio de los españoles, aparecieron por el sur los dieciséis barcos de la escuadra francesa, obligando a los frustrados británicos a retirarse. Court de la Bruyère —no se lo pierdan— al llegar a su altura animó a Navarro a seguirle y atacar con su buque destrozado. El español le respondió que, respecto al *Real Felipe* y otros buques de su escuadra (*Poder*, *Neptuno*, *Constante* y *Hércules*), apenas se podían mover después de haber combatido durante toda la jornada; el francés haría mejor en mandar un buen grupo de carpinteros y calafates para las reparaciones. Así lo hizo el francés, y, en la noche, mientras se taponaban vías de agua y se preparaban aparejos de fortuna, el *Santa Isabel* se acercó para tomar a remolque el malparado *Real Felipe*.

Con la amanecida, los británicos aparecieron ocho millas a barlovento, es decir, con capacidad de decidir si volvían a empeñarse en combate o no. Pero Matthews, con varios de los buques de su sección muy averiados, los de Rowley medio inútiles con el problema de su artillería y sin poderse fiar de Lestock, decidió retirarse a Mahón. Tal vez fue decisión precipitada, tomada en caliente por alguien cansado, descontento de sus subordinados y con varios de sus buques fuera de combate. Lo cierto es que, aunque los franceses hubieran vuelto, nada hacía sospechar que tuvieran intenciones de combatir, por lo que Matthews, solo con los barcos de Rowley y los suyos en buen estado, hubiera podido dar cuenta de los siete navíos españoles aún capaces de luchar, de los que al fin y al cabo solo dos o tres eran auténticos buques de combate. La fortuna había vuelto a sonreír a Juan José Navarro.

Como los británicos cedieron el campo, el éxito en la ruptura del bloqueo era completo. Navarro lograba así una victoria indudable, y la revancha de los españoles por el fácil triunfo inglés en cabo Passero. Remolcado a Cartagena con el resto de la escuadra, aún pudo el *Real Felipe* mantenerse en campaña hasta el verano de ese mismo año (1744), cuando la escuadra de Rowley lo bloqueó definitivamente en Cartagena. Pero Navarro, con su insignia en el *Santa Isabel* y media docena de supervivientes, continuó operando en el área mediterránea en apoyo del ejército de Italia hasta la Paz de Aquisgrán, en 1748. Del resto de la escuadra, el valiente *Hércules* se unió a la escuadra en Cartagena, el *Neptuno*, averiado, logró arribar a Barcelona y el *Poder*, que había arriado bandera, fue represado por un buque francés que, ni corto ni perezoso, decidió echarlo a pique. Fue la única pérdida de un combate que se saldó con un millar de bajas entre ambos contendientes, seiscientos los españoles, con ciento cincuenta muertos, y cuatrocientas los británicos que, al no lograr —ni de lejos— la aniquilación de la mucho más débil escuadra española del

Mediterráneo, fracasaron por completo. No obstante, tomaron buena nota de los fallos y errores de esta batalla de Tolón o cabo Sicié; cuando el teniente español Jorge Juan visite Inglaterra en 1749, cinco años después, encontrará varios barcos participantes en la batalla que estaban siendo modificados. A los enormes pero descompensados navíos de noventa cañones se les privó de la batería alta y se redujo su artillería a setenta cañones. Dos de ellos —*Namur* y *Marlborough*— participarían, al final de la guerra de los Siete Años de 1756 a 1763, en la exitosa toma de La Habana del 1762, donde fueron destrozados por las baterías del castillo de El Morro; finalmente, el *Marlborough*, cediendo a los esfuerzos de Tolón y La Habana, se fue a pique al regreso, en medio del Atlántico.

Los almirantes británicos pagaron sus errores: Lestock y Matthews acabaron por llevar su diatriba a veredicto salomónico, perdiendo crédito profesional el primero y siendo inhabilitado para el mando el segundo. Debieron incomodar bastante en determinadas instancias, porque cuando otro almirante, John Byng, al inicio de la mencionada guerra (1757), falló en la toma de Menorca (anticipándosele los franceses) se le fusiló sin contemplaciones en el castillo de proa de su buque insignia. Con todas las guerras navales que hubo durante el siglo XVIII —Sucesión española, guerra de la Triple Alianza, guerra del Asiento, guerra de los Siete Años, las Trece Colonias (independencia de Estados Unidos), guerras revolucionarias y guerras napoleónicas—, buena muestra de la importancia secundaria a la que había quedado relegado el mar Mediterráneo es que solo se libraron las batallas de cabo Passero, Tolón y Abukir (capítulo siguiente). Y, si en esta última se decidió el dominio británico del *Mare Nostrum*, en Tolón, medio siglo antes, España luchó sola por última vez por el control de sus propias aguas. No fue una memorable despedida del Mediterráneo como gran potencia, sino un combate peculiar, que no todos han sido capaces de explicar, a diferencia de Abukir, con la que Francia fue expulsada del *Mare Nostrum* a lo grande, en batalla legendaria.

Abukir (1798). Un líder aislado

LA QUIMERA DE EGIPTO

En 1744, el mismo año de la batalla de Tolón, el comodoro británico Barnet atacó la ciudad francesa de Pondicherry, en la India. El gobernador marqués de Dupleix pidió ayuda a la isla Mauricio, desde donde acudió el conde Labourdonnais con ocho navíos de guerra; así se iniciaron, de forma paralela a la interminable guerra europea del siglo XVIII entre Gran Bretaña, Francia y España, las campañas carnáticas, cuyo pistoletazo de salida fue la conquista del enclave británico de Madrás (1746). Se trataba de un escenario dominado a la sazón por la Compañía Británica de las Indias Orientales; uno de sus funcionarios, Robert Clive —posteriormente conocido como Clive de la India—, se impuso, tras largas campañas, a franceses e infinitos monarcas y nababs (“gobernadores”) locales en la batalla de Plassey (1757).

De esta forma, Clive conseguiría muy pronto ser el hombre más popular de Gran Bretaña; si, en su día, Rooke y Anson se apoderaron de galeones españoles cargados de tesoros, tras la batalla de Plassey y en palabras de Fuller:

La gran reserva y depósito de metales preciosos que era la India quedaba abierta, y desde 1757 las enormes fortunas amasadas en Oriente fueron trasladadas a Inglaterra para financiar las demandas de la Era Industrial, suministrar a esta lo que iba a ser su sangre y, a través de la misma, crear un nuevo y titánico mundo. Del mismo modo que Alejandro hizo circular el oro de Persia y los procónsules romanos se apoderaron del botín de Grecia y del Ponto, y los conquistadores españoles consiguieron la plata del Perú, a partir de entonces los nababs ingleses, los príncipes, mercaderes y aventureros, seguidores e imitadores de los Seth y Omichand deshicieron el hielo que ocultaba los tesoros indostanos, dejándolos al descubierto y haciéndolos converger hacia Inglaterra.

Con este río de oro afluyendo al mismo centro económico de la City para pagar los costos de la incipiente Revolución Industrial, Gran Bretaña, antes de la guerra de los Siete Años, de conquistar el Canadá, de perder miserablemente la guerra de las Trece Colonias y de afrontar la Revolución francesa en el continente, llenaba previsoramente las arcas por lo que pudiera venir.

Al otro lado del canal de la Mancha estaba Francia. Tras el feroz Terror de la dictadura radical jacobina, con toda su conmoción social, las impetuosas aguas revolucionarias parecían volver a su cauce. El 9 de termidor (27 de julio de 1794) los jacobinos, liderados por Robespierre, fueron remitidos a la guillotina, y recibieron en carne propia la suerte que con tanta displicencia administraron a los demás,

especialmente si eran monárquicos del Antiguo Régimen. Desaparecida la monarquía y naufragados los jacobinos, llegaba al poder la burguesía, liberalizando el sector económico y reformando la moneda, lo que trajo inflación, carestía, nuevos desórdenes y aún más miseria. Para institucionalizar el nuevo sistema se articularon dos instancias legislativas, el Consejo de los Quinientos y el de Ancianos, que ratificaba lo hecho por un ejecutivo de cinco miembros, el Directorio. La nueva Constitución derogó la revolucionaria jacobina, reprimiendo con tanto vigor la reacción monárquica como la aparición de nuevas fuerzas, entre ellas la iniciativa radical-socialista llamada Conjura de los Iguales; su líder, Babeuf, terminó también ajusticiado. Pero, en lo referente a la guillotina, el Directorio prefirió su sustitución por la pena de cárcel en la Guayana para los opositores. Todo esto se sustentó un tiempo gracias a dos generales de menos de treinta años, Hoche y Napoleón Bonaparte.

En el exterior, durante la primavera de 1795, Francia rubricaba la Paz de Basilea con Prusia y, dos años después, Bonaparte, *motu proprio*, firmó con Austria la de Campoformio, cediendo al imperio Venecia y su zona de influencia, pero quedándose con todas las demás conquistas italianas. Esta notable actuación diplomática permitió a Francia erigirse en árbitro europeo a fines del siglo XVIII, que incorporó a Bélgica y a la ribera izquierda del Rin y fundó las repúblicas báltica y helvética (1798), haciendo y deshaciendo a su antojo en el difícil escenario italiano. Gran Bretaña, antes y después del Directorio, no se mantuvo a la expectativa; de hecho, se mostró frenética en su codicia y escasamente escrupulosa: en 1794 se apoderó de las Antillas francesas, en 1795 de la colonia holandesa del cabo de Buena Esperanza y en 1797 de la isla de Trinidad. La rivalidad territorial entre ambas potencias era evidente y parecida al desafío colonial de inicios del siglo XX que llevó a la Gran Guerra.

Fue entonces cuando Napoleón Bonaparte decidió ir a Oriente, puesto que «allí estaba el origen de todo poder y toda grandeza», según sus propias palabras. La conquista de Egipto permitiría cortar a los británicos el paso hacia la India a través del Mediterráneo. De forma increíble, el Directorio respaldó este disparate aventurero, una auténtica quimera. Paul Barras, su líder, era el clásico producto revolucionario, un «cazador» de monárquicos que aprobó la ejecución del rey Luis XVI lo mismo que el golpe contra los jacobinos, en lo primero guiado solo por el odio, en lo segundo por el miedo. Fue él quien, fijándose en Bonaparte tras su brillante entrada en Tolón en 1793 y la represión del levantamiento monárquico de París el 5 de octubre de 1795, le entregó el ejército de Italia como añagaza diversiva de las operaciones militares principales del general Augereau en el Rin. Resultó justo al revés, Augereau fue el «entretenimiento» mientras Bonaparte batía a los austriacos en Lodi, Lonato, Castiglione, Bassano, Arcole y Rívoli, victoria esta última que dejaba expedito el camino hacia Viena. Napoleón, como sabemos, impuso acto seguido al papa y Austria los términos de la Paz de Campoformio en octubre de 1797.

El Directorio quedó completamente descolocado con este general que imponía su propio criterio, que llevaba la iniciativa mientras cosechaba un rosario de victorias y mandaba a la patria suculento botín. Continuando su fulgurante carrera, Bonaparte expuso su pretensión de realizar una incursión a través del mar Mediterráneo para apoderarse de la isla de Malta, de los caballeros hospitalarios, cuyos bienes acababa de confiscar, de camino a la conquista de Egipto para desalojar del mar Rojo a Gran Bretaña. Ludwig, su mejor biógrafo, cuenta la singular anécdota de que Talleyrand anotó al respecto: «Esta expedición no exigiría un jefe de gran talento». A lo que Napoleón respondería años después, lacónico, al margen: «Idiota». Pero, en el fondo, no era sino el traslado al *Mare Nostrum* de la feroz competencia entre ambas naciones.

Barras y compañía decidieron, para librarse de Napoleón, alentar la «quimera egipcia»; con un poco de suerte, el joven general se dejaría la vida en la aventura, o, en el peor de los casos, su prestigio, tanto como para poder remitirle en «paquete exprés» a la Guayana. La disparatada campaña en gestación implicaba un componente naval —lo que nunca fue fuerte de Bonaparte ni de ninguno de sus generales—, puesto que el viaje a Egipto por tierra era inviable para un ejército tan numeroso (38 000 hombres), así que no había más remedio que cruzar el Mediterráneo de oeste a este, aguas dominadas por la Royal Navy que, ahora (tras las recientes victorias de Camperdown y San Vicente) se hallaba en su mejor momento, bajo el mando de un Horacio Nelson recuperado de su estrepitoso tropiezo en Tenerife, con orden expresa del almirantazgo británico de impedir a toda costa la aventura egipcia de Napoleón. Pero solo le concedieron, inicialmente, tres navíos —*Vanguard*, *Alexander* y *Orion*—, cuatro fragatas y una corbeta. Con tan magros efectivos, Nelson debía abortar el intento en origen, es decir, en Tolón, puerto ya recuperado de la crisis revolucionaria de 1793.

CACERÍA A TRAVÉS DEL MEDITERRÁNEO

Para llevar a Napoleón y su ejército a Egipto la flota francesa —llamada Escuadra de Oriente— fue encomendada al almirante François Paul Brueys d'Aigalliers. Los astilleros provenzales realizaron un gran esfuerzo para suministrar los navíos necesarios. Dos de ellos, como el buque insignia *L'Orient*, prácticamente nuevos: los setenta y cuatro cañones *Franklin* y *Guillaume Tell*; otros tres —*Spartiate*, *Aquilon* y *Mercure*— reparados y en buen estado. Tres más —*Tonnant*, *Heureux* y *Généreux*— eran supervivientes de la «hoguera» de 1793, la toma del puerto y astillero de Tolón por los revolucionarios donde había destacado el propio Bonaparte. Aparte de estos, se extrajo del retiro a veteranos de la flota de Luis XV con más de cuarenta años, los *Guerrier* y *Souverain* (este oportunamente rebautizado *Peuple Souverain*, con «barniz» revolucionario), además del *Conquérant*, también desfasado. Por último,

llegaron a recuperarse del desastre de 1793 restos de noventa y cuatro cañones, el *Commerce de Bordeaux*, al que, nuevamente en servicio, se rebautizó *Timoleon*. Quedó así formada una escuadra de la que ni uno solo de sus componentes regresaría a la patria.

Capítulo aparte merece, sin duda, el buque insignia, el espectacular *L'Orient* El más grande navío de esta época no era, como se suele decir, el *Santísima Trinidad* español (construido en La Habana), sino el *Commerce de Marseille*, que, diseñado por el ingeniero Jacques-Noël Sané, ardió en el citado holocausto de Tolón provocado por el pirómano inglés Sidney Smith, en diciembre de 1793. El hecho, sin embargo, no significó la extinción de su estirpe mastodóntica, pues tenía un gemelo, también de tres puentes y ciento dieciocho cañones, en grada, con el nombre provisional de *Dauphin Royale*. Los revolucionarios lo rebautizaron *Sans-Culotte*, pero terminó con el de *L'Orient*, y se le dotó con más de mil hombres bajo el mando del capitán Luc Julien Joseph Casabianca. Las fragatas *Sérieuse*, *Artemise*, *Diane* y *Justice* completaron la expedición.

Embarcado el ejército, la Escuadra de Oriente zarpó de Tolón para dirigirse a Malta, isla que fue tomada sin apenas dificultades. Nelson, a pesar de su exigua flotilla, trató de cortarles el paso zarpando de Gibraltar el 9 de mayo, pero resultó él mismo «interceptado» por un tremendo temporal en el golfo de León que desarboló su buque insignia, el *Vanguard*, al que con grandes dificultades auxilió el *Alexander*, del capitán Ball, lo que Nelson agradecería con su amistad el resto de su vida, hasta ese punto debió verse perdido en aguas del Mediterráneo el manco y tuerto contralmirante inglés. Finalmente, lord Saint Vincent —almirante Jervis en el cabo de San Vicente— dotó a Nelson de los medios adecuados para su misión, deducidos del bloqueo de Cádiz, a mediados de junio: los navíos de setenta y cuatro cañones *Culloden*, de Trowbridge; *Goliath*, de Foley; *Minotaur*, de Louis; *Defence*, de Peyton; *Bellerophon*, de Darby; *Majestic*, de Wescott; *Zealous*, de Hood; *Swiftsure*, de Hallowell; *Audacious*, de Gould; y el *Theseus* del capitán Miller, a los que se agregó el pequeño *Leander* (cincuenta cañones) de Thompson.

De esta forma, las escuadras que iban a disputarse el dominio del Mediterráneo quedaban compuestas por trece navíos del lado francés (uno de 118 cañones y dos de 80) con 1196 cañones y 11 230 hombres a bordo, frente a catorce británicos con 1012 cañones en total y 8068 hombres; ligera, pues, superioridad británica en barcos compensada por la artillería y efectivos franceses. En Abukir, sin embargo, la gran diferencia quedaría constituida por el propio almirante Nelson frente a la errada actitud de Bonaparte y el almirante Brueys. Sin esperar un instante, Nelson partió a la caza de la Escuadra de Oriente; tanto y tan rápido marchó hacia Egipto, que se pasó de largo y adelantó limpiamente a los franceses para llegar a Alejandría el 28 de junio. Allí no había nadie —aún—, así que emprendió un «barrido» de regreso clamando por las cuatro fragatas exploradoras (*Emerald*, *Terpsichore*, *Flora* y *Caroline*) que el temporal le había arrebatado sin que se le hubieran vuelto a

incorporar. Preguntando a cuanto buque encontró por el camino, terminó llegando a Sicilia; el capitán Ball le sugirió que las guardara hasta que alguien lo hiciera. Tras reavituallarse en Nápoles gracias al esfuerzo del embajador Hamilton, Nelson salía de nuevo rumbo a Egipto el 25 de julio; apenas le quedaba una semana para atrapar a su escurridizo enemigo.

La Escuadra de Oriente francesa navegó sin prisas por la misma ruta. Algunos estudiosos llegan a conjeturar si se cruzó con Nelson por el mal tiempo o tal vez la niebla; lo cierto es que la mar es grande y, en tiempos en que no había reconocimiento aéreo, satélites, radares ni medios electrónicos era fácil que una cacería tardara en dar frutos. A bordo del majestuoso *L'Orient*, Napoleón y Brueys llegaron a la vista del delta del Nilo el 1 de julio, ¡solo tres días después que Nelson!; a diferencia de este, venían para quedarse. Como el puerto de Alejandría estaba sin dragar y abandonado, el almirante francés, tras desembarcar el ejército de Napoleón y recibir de este taxativa consigna de esperar a su regreso, llevó su flota al fondeadero abierto de Abukir, pocas millas a levante. Los trece navíos franceses echaron el ancla formando una ordenada línea defensiva, como gran muralla de madera; al no disponer de carta ni batimetría del lugar, Brueys llegó a ofrecer diez mil libras al piloto egipcio que pudiera llevarles dentro del delta a paraje inalcanzable. No hubo quien se atreviera a ello, sabiendo de lo que eran capaces los revolucionarios galos si alguno de sus navíos llegaba a tocar fondo.

El almirante francés debió de creer que había dispuesto sus buques lo mejor posible dadas las circunstancias; acercó los de vanguardia a los bajos del noroeste, para ganar luego fondo a fin de que la Escuadra pudiera bornear cómodamente. Se trataba de una disposición en función de bajos fondos mal conocidos, de los que se tomaba resguardo; la idea —como la de todo comandante fondeado en un puerto extraño que se sabe perseguido— debía ser poder salir con facilidad en caso necesario. Relegaba, sin embargo, la buena práctica marinera a segundo plano, pues si la Escuadra de Oriente se veía obligada a defenderse fondeada, habría debido respetar ciertos principios ortodoxos como escoger bien el lugar, que no se pudieran utilizar brulotes incendiarios contra ella y estar completamente seguros de que la línea de navíos no sería doblada por el interior. Pero, de forma bastante temeraria, se eligió un fondeadero abierto para la defensa y aunque no cabía pensar que Nelson usara anticuados brulotes, desde ningún punto de vista podía asegurar Brueys que sus barcos no pudieran ser atacados por dentro, desde la costa. De hecho, entre el *Guerrier* (primero de la línea francesa) y tierra había calado para que pasara un navío de cierto porte, y no se situó «centinela» alguno, ni se acoderó el *Guerrier* para taponar este hueco. Era como si el huracán de la Revolución se hubiera llevado de las ordenanzas navales francesas lecciones clásicas valiosas y tan válidas en la monarquía como en la república, reemplazándolas por una especie de moderno relativismo que cuestionaba tontamente todo lo anterior. Los franceses iban a pagar muy caro confundir progresismo y cambio de tiempos con falta de rigor y forma poco

segura de hacer las cosas, puesto que el Mediterráneo, ya lo dijimos, no perdona los descuidos.

DESASTRE EN EL DELTA DEL NILO

Nada más «instalados», Brueys y sus comandantes enviaron un importante trozo de las dotaciones de los buques a tierra para hacer aguada, dejando así desguarnecidas las baterías que miraban a la costa (es decir, la mitad de cada navío), puesto que no se esperaban ataques por este costado. Los setenta y cuatro cañones franceses vieron así su potencia de fuego reducida a la mitad, convirtiéndose en simples «fragatas» desde el punto de vista artillero, con solo treinta y siete cañones operativos en cada uno, mientras *L'Orient* fue el único que conservó potencia digna de navío, aun de los antiguos, con poco menos de sesenta cañones listos para disparar. Este error garrafal podría muy bien haber pasado desapercibido ante un adversario ortodoxo, pero, por desgracia para los marinos franceses revolucionarios, el destino les había reservado al más combativo y heterodoxo almirante británico, Horacio Nelson, que llevaba varias semanas buscándoles mientras maquinaba un plan letal para su completa aniquilación.

Este marino inglés jamás trabajó con ideas originales; si el plan de ataque en Trafalgar ya había sido empleado por el almirante Adam Duncan para vencer a los holandeses en Camperdown, el propio biógrafo de Nelson, Southey, afirma que el de Abukir fue concebido por lord Hood cuando quiso atacar a los franceses fondeados en los bancos Gourjean, ocasión finalmente no consumada. Nelson estaba dispuesto a retomar estas ideas levemente modificadas: la escuadra británica del Mediterráneo se dividiría en dos secciones de siete navíos cada una. Mientras la «exterior» atacaba de forma convencional, la otra debía introducirse entre el *Guerrier* y los bajos, por el célebre «agujero», dejando así completamente sitiados los buques franceses por ambas bandas, pues cada uno quedaría obligado a enfrentarse a dos adversarios. Nelson pudo calcular cómodamente su mortal «tenaza» para alcanzar la superioridad momentánea gracias a que sus adversarios le cedieron por completo la iniciativa, esperando fondeados. De esta forma, Brueys puso en bandeja su debilitada escuadra al enemigo, haciendo exactamente lo que este esperaba.

La tensa y prolongada cacería de Nelson terminó cuando los «cisnes grises» (como llamaba a sus barcos) arribaron a Abukir con viento del noroeste; fondearon entonces todos con un ancla por la popa para recibir las últimas instrucciones. Aparte de ratificar el plan de Hood y dividir la escuadra, Nelson concedió independencia a cada capitán para actuar, dentro de su sección, de la forma que creyera conveniente, asegurando que «ninguno se equivocará si coloca su navío de costado a un enemigo». De todas maneras, la despedida del almirante inglés fue una arenga más lúgubre que animosa: «Mañana antes de esta hora habré ganado un título de par o un sitio en la

abadía de Westminster». Sus subordinados supieron hacerse merecedores de la confianza depositada; eran la «banda de hermanos», capitanes que, de vuelta a sus puentes de mando, se prepararon para el ataque. Ahora tocaba a los británicos afrontar, en su aproximación, la escasa y deficiente cartografía del delta del Nilo; con la tarde ya muy avanzada, no tenían un minuto que perder. Un bergantín francés enviado por Brueys salió a tentarles en aquel momento, intentando conducirlos sobre los bajos de Bequieres; pero ninguno de los «hermanos» picó salvo el *Culloden* de Trowbridge, que no pudo zafarse y se quedó allí varado, impotente espectador del combate hasta que se le pudo alijar. La precipitada acometividad británica se cobraba así su primera víctima.

Cuando los franceses vieron el escuadrón de buques grises enemigos avanzando hacia ellos, más de uno tuvo que sentir escalofríos y con motivo: venían como rayo aniquilador para no dejar de ellos ni una astilla. El viento del noroeste había obligado a bornear suavemente a la Escuadra de Oriente, que quedó con las proas a poniente, hacia la isla de Abukir, lo que dejaba un paso tan amplio entre el *Guerrier* y tierra que allí fondeó cómodamente la fragata *Sérieuse*. Hacia ella se dirigían, a toda vela, los primeros navíos atacantes; Hood, con el *Zealous*, libró una auténtica regata con Foley, del *Goliat*, para ser el primero en introducirse por el «agujero» y doblar la línea enemiga. Ganaría, finalmente, el *Goliat*. Sondando constantemente desde la proa, Foley alcanzó la proa del *Guerrier* y le cortó la T^{l2}, barriéndole de proa a popa con sucesivas andanadas de sus cañones mientras pasaba. Hecha oportuna recarga, el *Goliat* disparó de nuevo, esta vez por babor, al viejo buque francés, que quedó para el arrastre. Largó entonces las anclas que llevaba a la pendura, pero la estacha dio más vueltas de la cuenta y el *Goliat* vino a quedar contra el segundo de la línea, *Conquérant*, al que descargó sus carronadas sobre el costado desguarnecido, a sotafuego.



Nicholas Pocock dejó esta espléndida pintura del comienzo de la batalla del Nilo, en la que se ve el fondeadero de Abukir con toda la flota francesa fondeada borneando a la gira mientras los británicos, con el *Goliat*, inician el ataque doblando la proa del *Guerrier* por la extremidad norte de la línea.

Por detrás venía el *Zealous* que, tras cruzar el «agujero», soltó una andanada completa al malhadado *Guerrier*, y fondeó correctamente en su amura. A continuación, el *Theseus* de Miller, veterano del fracaso en Tenerife, dejó su «saludo» al *Guerrier* y, librando por dentro al *Zealous* y al *Goliat* ¡sin tocar fondo!, pasó a enfrentarse a los navíos tercero y cuarto de la línea francesa, *Spartiate* y *Aquilón* respectivamente. Por su estela llegaban ya los *Audacious* y *Orion* de James Saumarez; tras cumplir con la andanada protocolaria al *Guerrier* —que se llevó todos los golpes—, dispararon también, al paso, al *Conquérant*, evitando al *Zealous* y pasando a afrontar los *Aquilón*, *Franklin* y *Peuple Souverain*, atacados de amura y aleta respectivamente. Sería el *Orion* el que le dedicó al fin su atención a la estupefacta *Sérieuse*, largándole una andanada de sus cañones del treinta y seis que la hundió en un instante, entre una nube de trozos de madera que volaron por los aires.

Mientras tanto, por el exterior, donde los franceses tenían cubiertos y listos para el disparo a sus cañones, llegaban para batirse con la Escuadra de Oriente el buque insignia de Nelson, *Vanguard*, seguido por los *Minotaur*, *Defence*, *Bellerophon* y *Majestic*. El primero quedó enfrentado al *Spartiate* y el *Zealous* completó su cerco, por la otra banda, como sabemos; el *Minotaur* trabó combate con el *Aquilón* y el *Defence* contra el *Franklin*. Entretanto, el audaz *Bellerophon* llegaba frente al costado del gigantesco *L'Orient*, cuyos artilleros le estaban esperando: los más de treinta cañones del treinta y seis y del veinticuatro que podía disparar el buque insignia francés por banda arrasaron literalmente el buque del capitán Darby, causándole dos centenares de bajas entre muertos y heridos. El *Majestic* intentó ayudar al *Bellerophon*, pero, introduciéndose como se introducían los navíos británicos en los círculos de borneo de los franceses, acabó enredado con las jarcias del *Tonnant* y quedó inmovilizado y con riesgo de que lo abordaran. Pero, por suerte para el *Bellerophon*, la sección final inglesa —*Swiftsure*, *Alexander* y *Leander*—, apareció para echar una mano; el primero, bajo el mando de Hallowell, no reconociendo un destrozado navío que encontró, estuvo a punto de romper su fuego sobre él. A tiempo se deshizo el equívoco, pues era el *Bellerophon*. Pasó entonces a castigar el *L'Orient*, que quedaba enfrentado a cuatro adversarios en lucha desesperada, presagio de su destrucción.

Más avanzada la línea, el *Majestic*, logrando desaferrar el *Tonnant*, atacó al *Heureux*, noveno buque francés. No había más buques británicos para atacar, por lo que quedaban libres de compromiso los navíos galos *Mercure*, *Timoleon*, *Guillaume Tell* y *Généreux*. Es fácil imaginar la consternación de sus dotaciones viendo cómo, por su proa, la tenaza de Nelson se iba cerrando inmisericorde y trituraba a sus colegas de escuadra mientras ellos, por mero capricho numérico, quedaban de

momento a salvo y sin que nadie los abordara. Había que vender cara la piel, como hizo el *Mercure*, o escapar, condenados en cualquier caso a sucumbir o quedar como cobardes. El *Timoleon* trató de maniobrar precipitándose por dentro de la línea, pero varó sobre la costa como el *Culloden*. Su dotación tuvo que acabar pegándole fuego para que los británicos no se apoderaran de él. Por su parte, los *Guillaume Tell* y *Généreux*, más serenamente, comenzaron a prepararse para levar anclas y largar velas, farragosa maniobra que lleva su tiempo; lograrían finalmente aparejar de Abukir de madrugada, junto con dos fragatas (*Diane* y *Justice*), cuando ya todo estaba consumado. Luego se acusó a su comandante, Pierre Charles Villeneuve, de haber escapado sin prestar ayuda a sus compañeros; lo cierto es que solo habría conseguido caer él también en la eficacísima trampa inglesa. Este polémico marino aristócrata «reconvertido» a ideales revolucionarios tenía su sino escrito en la batalla de Trafalgar, años después.



Llegada la noche, la batalla de Abukir se transformó en un aquelarre infernal de fuego y explosiones representado en este cuadro de Arnald; los buques británicos disparaban a placer sobre buques franceses que se hundían y explotaban mientras decenas de hombres morían en ellos ahogados o incinerados.

La batalla de Abukir llegó a su momento decisivo en el centro de la línea: mítico combate entre el *L'Orient*, el *Bellerophon* y otros tres buques ingleses. El almirante Brueys había muerto en su puesto, alcanzado por tres balazos de mediano calibre. Parece que fue del *Bellerophon* de donde partieron los disparos que prendieron fuego a la pintura azul fresca recién aplicada del buque insignia francés, y las llamas alcanzaron proporciones incontrolables en el alcázar que, cercado por el fuego, parecería antesala del infierno. Las batayolas del buque insignia estaban llenas de latas de aceite y pintura, lo que confirma la sospecha de que el magnífico barco que llevó a Napoleón a Egipto estaba aún sin terminar. Este combustible ardió ferozmente a las primeras de cambio, hacia las nueve de la noche, mientras las baterías primera y

segunda, más abajo, disparaban con un ardor y coraje que asombró a los propios ingleses.

Pero, a las diez, *L'Orient* explotó; según testigos, fue una detonación estremecedora, que dejó la rada de Abukir sumida en un sórdido silencio. Los gigantescos palos del navío salieron como flechas disparadas al cielo, mientras, abajo, el casco se desintegraba en mil pedazos. Según el arqueólogo Frank Goddio, que, en 1997, exploró los restos en la bahía de Abukir, hubo dos explosiones, la primera, en los pañoles de popa, tan bárbara que lanzó la masa del navío treinta metros hacia delante, cuando explotaron también, por simpatía, los pañoles de pólvora de proa, deteniendo la alucinante «navegación a reacción». Sin proa ni popa, el «tubo» central se sumergió en las aguas rápidamente, dejando un mar de escombros en el agua, a la que fueron cayendo, junto con los mástiles voladores, todo tipo de restos, entre los cuales se creyó ver nadando al capitán Casabianca y su pequeño hijo de diez años; no volverían a dar señales de vida. Los ingleses recogieron tan solo setenta supervivientes.

Con este tremendo siniestro se consumaba el desastre de la escuadra de Oriente en Abukir. Mucho antes, a las ocho y media, los cinco primeros buques de la línea se rindieron: *Guerrier*, *Conquérant* y el viejo *Peuple Souverain*, completamente destrozados; tanto, que los británicos no los juzgaron aprovechables y acabarían quemándolos en la orilla. Los *Spartiate*, *Aquilon* y *Franklin* fueron capturados y cedieron a la superioridad de un navío enemigo que los batía por cada banda. Del séptimo a noveno buque en la línea gala —*Tonnant*, *Hereux* y *Mercure*— protagonizaron la última resistencia, pronto enfrentados, hasta bien entrada la madrugada, a los navíos británicos que iban quedando libres al principio de la línea, por lo que se repetía la función. Más allá, el *Timoleon* había varado como sabemos y Villeneuve con dos buques se preparaba para escapar. La escuadra de Oriente había sido completamente destruida.

Desde tierra, en el pueblecito costero de Abukir, los egipcios aplaudieron el éxito de quienes administraban semejante paliza a los invasores galos; les esperaba siglo y medio de sumisión a estos «libertadores». Nelson estaba herido en la cabeza, una brecha sin relevancia, como confirmó el cirujano. Con la victoria en el bolsillo, comenzó con sus habituales extravagancias, y no permitió que se le atendiera en la enfermería; pensando que iba a morir, nombró nuevo capitán para el *Vanguard*, ordenando al vigente que corriera a Londres para informar de la victoria. Una cura provisional le serenó lo suficiente como para ponerse a redactar las incidencias de la jornada y luego se fue a ver los restos flotantes del *L'Orient*. Hallowell, comandante del *Swiftsure*, rescató un trozo de mástil de este último buque con el que los carpinteros hicieron un ataúd que remitió, como inigualable regalo, a Nelson, que lo aceptó gustoso. Al final, por la victoria se le otorgaría el título de *baronet*, que le supo a poco; el premio para la flota del Mediterráneo británica serían seis hermosos navíos franceses apresados.

La batalla terminó a las tres de la madrugada con la rendición de los tres últimos buques franceses y la quema del *Timoleon*. La última superviviente, la fragata *Artemise*, acabó también por ir sobre la costa, donde mucho después Goddio encontró sus restos. Las repercusiones políticas de esta catástrofe naval fueron notables, pues el sultán de Turquía se alió con los rusos y declaró la guerra a Francia; el ejército de Achmed Bajá se puso en marcha contra los franceses desde Siria, y la ciudad de El Cairo se levantó contra los franceses. Napoleón, que, aparte de su ejército, había llegado a Egipto acompañado por casi doscientos ingenieros, astrónomos, geómetras, químicos, mineralogistas, pintores, anticuarios, economistas, poetas y orientalistas con la idea de establecer una «nueva Arcadia» en el delta del Nilo, había ganado una gran batalla —de las pirámides— contra los mamelucos; pero, tras el desastre de Abukir, concibió algo rayano en el desvarío: si el sultán le declaraba la guerra, se apoderaría del Imperio turco. Inició entonces una larga peregrinación por el desierto que, curiosamente, concluiría muy lejos de allí, en el palacio de Saint-Cloud, cerca de París, donde llegaría a proclamarse primer cónsul.

Por el momento, la «fiebre de Alejandro Magno» le condujo a San Juan de Acre; en la toma de Jaffa ejecutó a tres mil turcos que se habían rendido. Vino luego el asedio de San Juan, donde planeó tomar el camino de Damasco y Alepo con destino final ¡Constantinopla! En realidad, íntimamente, el «Gran Corso» vivía mortificado por las infidelidades de su mujer, Josefina, y otras noticias que llegaban de Francia, donde el Directorio era incapaz de sacar adelante el Estado, con inflación galopante, los caminos plagados de delincuentes y la propiedad sin garantía ni seguridad alguna. Los franceses anhelaban alguien que restableciera el orden y consolidara los cambios logrados por la Revolución. Fracasó el asedio de San Juan y una penosa retirada devolvió el ejército a El Cairo con un tropel de enfermos y heridos. Los turcos les persiguieron, pero Napoleón consiguió vencerlos no lejos de Abukir, un año después de la batalla naval.

Seguían, no obstante, llegando noticias terribles: los ejércitos del Directorio habían sido derrotados en Italia y Centroeuropa. Bonaparte no pudo más, y decidió aprovechar el pequeño respiro proporcionado por su precaria victoria para regresar a Francia; allí, en El Cairo, al mando de Kléber, quedaron los restos del ejército del Nilo. A bordo de la fragata *Muiron* eludió el bloqueo inglés y, luchando contra el mareo, Bonaparte conseguía, tras seis semanas de viaje, llegar a Ajaccio, en su Córcega natal, y luego a Tolón. De regreso en París como colofón a su gran aventura, el 18 de brumario (9 de noviembre de 1799) y con ayuda de su hermano Lucien logró encerrar al Consejo de los Quinientos en Saint-Cloud y dar el golpe de Estado que le proclamaba primer cónsul. Sin embargo, como nos recuerda el profesor de historia Richard Nürnberger, de la universidad de Göttingen:

Todos los planes más o menos fantásticos, los recuerdos de Alejandro Magno, los proyectos más audaces como la construcción de un canal destinado a unir el mar Rojo con el Mediterráneo se

vinieron abajo, y los éxitos militares iniciales en Egipto y Siria de nada sirvieron. La victoria de Nelson aseguró la hegemonía inglesa en el Mediterráneo durante todo el siglo XIX.

En otras palabras, que la batalla de Abukir resultó decisiva para el afianzamiento del poder británico sobre las aguas del *Mare Nostrum* por más de un siglo, expulsando a Francia de Oriente Medio durante largo tiempo.

Matanzas y guerrillas. Un siglo para la crónica de sucesos

MASACRES EN EL MEDITERRÁNEO

Terminadas las guerras napoleónicas entrado el siglo XIX, Gran Bretaña pudo hasta cierto punto proclamarse hegemónica en el *Mare Nostrum*, pero solo —como le sucediera a Bizancio— en las aguas en que estaba presente, como en torno a sus bases Gibraltar-Malta, Nápoles e incluso el delta del Nilo para vencer en Abukir. Sin embargo, de las viejas potencias marítimas apenas había desaparecido alguna; Francia, tras el Congreso de Viena y el último coletazo de Napoleón en Waterloo (1815) encajaba en el «traje» diseñado por el canciller austriaco Von Metternich con la restauración de los Borbones (Luis XVIII y Carlos X) hasta la revolución de 1830, creando de nuevo la prosperidad necesaria para revitalizar la base de Tolón. La revolución liberal llevaba a Luis Felipe de Orleans al trono francés, a lo que siguió la independencia belga de Holanda. Estos sucesos se contagiaron por toda Europa, incluida Italia, que, bajo dominación del Imperio austriaco, comenzó a soñar con emanciparse como potencia mediterránea. Finalmente, Francia proclamó la Segunda República en 1848, sistema que, tutelado por conservadores, tuvo los días contados; no obstante, el país, subido al carro de la Revolución Industrial, progresó con su flota y afanes expansionistas.

Por el contrario España, arruinada por la invasión napoleónica, se veía sometida al acoso de acuciantes necesidades atlánticas por una metrópoli en declive, y se produjo la definitiva emancipación de los virreinos sudamericanos de 1808 a 1828; las fracasadas operaciones navales absorbieron por completo los recursos de la raquítica Marina española de Fernando VII, que se extinguía definitivamente apartada del dominio por el Mediterráneo. En el extremo oriental y sin horizontes atlánticos, también Turquía fue arrastrando un prolongado declive por la injerencia de jenízaros en la entronización y deposición de sultanes, acarreando la debilidad correspondiente que produjo que países sometidos, como Grecia, vieran también la posibilidad de alcanzar su independencia, iniciada con la rebelión de 1821 y la asamblea de Epidauró el año siguiente. El Imperio turco se había debilitado mucho tras su enfrentamiento con Rusia: Selim III fue destronado por los jenízaros, y su heredero Mahmud II (1808-1839) trató de mantener el poder aún a duras penas.

Estos problemas internos de los otomanos permitieron que los griegos, ayudados por jóvenes idealistas británicos como lord Byron, tomaran las armas contra ellos, por

lo que se produjeron tragedias horrendas como el sitio de Corinto. La literatura progresista de la época cayó rendida ante estos fascinantes personajes, pero después la realidad puso las cosas en su lugar mostrando el verdadero rostro de estos «irregulares», señores de la guerra al fin y al cabo como los demás. Entre ellos estuvo un oficial de la Marina británica expulsado por desobediencia, Thomas Cochrane, excéntrico y heterodoxo personaje que venía de servir como mercenario en la incipiente Marina chilena contra la España absolutista y que cooperó con la independencia obtenida en 1818. Ingresó después en la Marina de Brasil contra Portugal, y retornó a Europa para unirse a la revolución griega junto a los corsarios griegos Tomasis, Miaulis, Pepinis y Kanaris, acompañado de otro «irregular» británico, Frank Abney Hastings.

Mientras esta pandilla de «hermanos de la costa» pirateaba por su cuenta inspirando legendarios poemas como *El pirata* de Espronceda, la comunidad de naciones trataba de sofocar aquel fuego surgido en un lugar donde tres grandes potencias (Rusia, Austria y la propia Turquía) tenían intereses. Intervendrían como «fuerzas de interposición» Francia y Gran Bretaña, ambas con el propósito de evitar la preponderancia de Rusia o Turquía en la zona. Pero el 6 de julio de 1827 se firmaba el Tratado de Londres, por el que Gran Bretaña, Francia y Rusia se comprometían a ayudar a Grecia por la fuerza si fuera necesario. La Armada británica del Mediterráneo oriental, bajo el mando de *sir* Edward Codrington, debía imponer un armisticio que evitara el conflicto; pero era difícil imponer un «adiós a las armas» con Cochrane y sus «irregulares» atacando a los turcos para contentar a sus amigos griegos. Dicho de otro modo, los turcos podían pensar que si los británicos querían paz, los primeros que deberían respetarla eran ellos.

Edward Codrington era un veterano que había estado en el Glorioso primero de junio de 1794, y mandó un navío, *Orion*, en Trafalgar (1805); marino, pues, experto y avezado, demostraría poseer pobres dotes diplomáticas. En 1827 tenía a su mando tres navíos de dos puentes (*Asia*, *Albion* y *Genoa*) y otras tantas fragatas «pesadas» (*Glasgow*, *Cambrian* y *Dartmouth*), a las que se unió la escuadra francesa del almirante Henri de Rigny, con otros tres grandes navíos (*Breslau*, *Scipion* y *Trident*) y dos fragatas pesadas (*Sirène* y *Armide*). Esta fuerza, reunida, de seis navíos y cinco fragatas mayores (las fragatas pesadas, con una sola cubierta de batería, eran buques capaces de mantenerse en línea de combate), se dirigió iniciado el mes de agosto a Nauplia, en el Peloponeso, para recibir instrucciones y establecer contacto con las autoridades griegas. Las órdenes llegaron pronto: interponerse entre griegos y turcos para hacer respetar el armisticio hasta las conversaciones de paz.

La flota turca zarpó de Alejandría a primeros de septiembre; estaba lejos de la impresionante escuadra de Alí Pachá que desafió a don Juan de Austria en Lepanto, pero, aún así, era numerosa: tres navíos grandes y cuatro «fragatas pesadas», además de ocho fragatas ligeras y una multitud de bergantines, bombardas y transportes: sesenta y cinco unidades en total. A pesar de su número, los turcos eran inferiores en

proporción de seis a tres en navíos y cinco a cuatro en fragatas, y se contaban once barcos franco-británicos capaces de combatir frente a siete otomanos. Estaban bajo el mando del bajá Ibrahim, hijo del sultán egipcio Mehmet Alí, pero la dirección correspondía al pachá o almirante del sultán turco Mahmud II, Amir Tahir. El 8 de septiembre entraron en el puerto de Navarino o Pilos, que ya nos es conocido del capítulo 1 por el nombre de Zonchio, no lejos de Lepanto. Su misión era proteger el tráfico marítimo turco y los mercantes de los indiscriminados ataques de corsarios griegos e «irregulares» británicos como Cochrane y Hastings; a este fin, sus veintiocho bergantines ligeros, rápidos y maniobrables habrían podido ser muy útiles.

Intervino entonces Rusia, siempre rival de los otomanos, anunciando el envío, para unirse a la flota aliada, de otros cuatro navíos de setenta y cuatro cañones, los *Aleksander Nevski*, *Azof*, *Ezekiel* y *Garconte*, con las fragatas convencionales *Konstantin*, *Provernoy*, *Elena* y *Ricino*. Con definitiva proporción de quince barcos contra siete, los turcos se encontraban en completa inferioridad; era pues fundamental para ellos evitar el combate. La bahía de Pilos, Zonchio o Navarino es un puerto abrigado, cuyo fondeadero protege la isla de Esfacteria; pero si Ibrahim y Amir Tahir pretendían salvaguardar su tráfico mercante, debían ir inmediatamente al golfo de Patras para bloquearlo con los siete buques grandes disponibles, mientras los pequeños se ocupaban de la caza y aniquilación de corsarios dentro del golfo, donde estos quedarían sin posibilidad de escapar (el canal de Corinto no se concluyó hasta 1893). Nunca encerrarse en una ratonera como Navarino, bien defendida por los fuertes de Pilos y Esfacteria pero también sencilla de bloquear por una escuadra incluso menos poderosa; aquí los turcos quedarían irremisiblemente atrapados.

A Codrington, en efecto, le faltó tiempo para dirigirse con Rigny a Navarino, donde llegó el 19 de septiembre y estableció inmediatamente el bloqueo de la flota turca con la excusa de la «interposición». Interpuesto estaba, desde luego, entre turcos y griegos, lo mismo que un carcelero se halla interpuesto entre los reclusos y el resto de la humanidad, que tiene libre disposición. El abuso de fuerza era evidente, y Codrington lo empeoró aún más advirtiéndole a la escuadra turca de que no podía enviar refuerzos, armas o provisiones a ningún sitio. Aquello debió sonar a Ibrahim y Amir Tahir como una especie de burla: dándoselas de «neutrales», los aliados les trataban como prisioneros, inmovilizándolos con amenazas. Trataron de romper el cerco levando anclas el día 22, aprovechando que los buques británicos, a causa del poco viento, eran arrastrados por la corriente hacia el norte. Pero, por el lado de Pilos, apareció Rigny con cinco buques unidos a tres británicos; enfrentados a la posibilidad de abrirse paso a viva fuerza, provocando una guerra con Francia, Ibrahim y Amir Tahir decidieron volver grupas, regresando al fondeadero.

Para rebajar la tensión, el 25 de septiembre Ibrahim se entrevistó con Codrington y Rigny; les echó en cara que Cochrane y su gente operaban con total libertad en el golfo de Patras, y exigió que se le permitiera mandar una escuadrilla para neutralizarlos. Pero Codrington se negó, sin dar promesa a cambio —como habría

debido— de encargarse él mismo del asunto, obligando a Cochrane a respetar el armisticio. Sin duda, el británico debió de pensar que los otomanos eran más fáciles de controlar que su compatriota, con lo que dejaba a los turcos expuestos al clásico dilema: ¿honra sin barcos... o barcos sin honra? El 29 de septiembre, enterado Ibrahim de la destrucción de varios buques turcos en Salona a cargo de Frank Hastings, decidió intentar de nuevo la escapada. Pero de nuevo fue bloqueado por la rápida reacción de Codrington y Rigny.

Impotentes, los turcos arrasaron con su ejército la península de Morea. En represalia, el día 13 de octubre llegó la flota rusa mandada por el vizconde Heiden; pero la aversión entre rusos y franceses era tal que, al saber que venían, Rigny se retiró del bloqueo para ir a hacer aguada en Zante. Regresó el 17, a tiempo para una reunión en la que Codrington propuso enviar una carta de protesta a Ibrahim por lo que estaba sucediendo; la misiva concluía con una velada amenaza, advirtiéndole de que ningún papel firmado le protegía. Era el 20 de octubre de 1827, y la batalla o exterminación de Navarino iba a dar comienzo. Codrington decidió, en la volátil situación, hacer él mismo de correo, e irrumpió con su buque insignia *Asia* en la bahía de Navarino en actitud completamente hostil, es decir, listo para el combate. Los turcos, pensando que venía a por ellos, esperaban fondeados en medialuna, en formación cóncava respecto a la bocana de casi una milla de longitud, apoyada, por el lado turco, en la ciudad y muelles de Pilos, y, por el egipcio, al amparo de las baterías de Esfacteria.

Los cronistas proaliados pueden recordar todo lo que quieran que los turcos tenían dos mil cien cañones y los aliados solo mil trescientos; la verdadera proporción era de quince navíos contra siete, además de constar la absoluta seguridad de que ni Ibrahim, ni Amir Tahir, ni el almirante egipcio, Mocharem Bey, tenían la menor intención de combatir. Otra cosa es que sus hombres, excitados por la tensión general y la prepotente actitud de los aliados, se tomaran incontroladamente la justicia por su mano, dando a Codrington la excusa para iniciar el combate sobre el mediodía, cuando el viento se lo permitió. Los turcos pensaron que iban a atacarles; mientras sus mandos trataban de apaciguar a Codrington evitando provocaciones, muchos marineros otomanos corrieron por su cuenta a las armas preparándose para vender caro el pellejo. Los navíos británicos —*Asia*, *Albion* y *Genoa*— entraron los primeros, con las poderosas fragatas francesas por estribor y los rusos a popa. La distribución fue así: Codrington y sus mejores buques echaron el ancla frente a los buques insignia enemigos, al centro de la línea; Rigny, con los franceses, quedó ubicado frente a los cuatro navíos egipcios equiparables a fragatas grandes, junto a Pilos; mientras, el resto de la línea, hasta Esfacteria, quedaba cubierto por los buques rusos con las fragatas británicas y una francesa, la *Armide*.

Codrington intentó verificar el envío de la carta intimidatoria a Ibrahim, pero un bote le informó de que no estaba autorizado para entrar en la bahía. El británico replicó que no venía a cumplir órdenes sino a darlas. Mocharem Bey, desde su

cercano buque insignia, suplicó un perentorio «no quiero sangre», pero la deseada provocación llegó por un brulote incendiario en las proximidades de la fragata británica *Dartmouth*. El capitán Fellowes envió un bote con pértigas para evitarlo si lo lanzaban, y los turcos dispararon, matando a algunos marineros ingleses; otras fuentes dicen que se abrió fuego, desde el insignia egipcio contra los botes del *Asia*. El caso es que, desde las dos hasta las seis de la tarde, la tranquila y aplacerada bahía de Navarino se transformó en un infierno de incendios, humos y explosiones donde millares de hombres morían a cañonazos. Con el *Asia*, Codrington entabló desigual combate contra sus homólogos turco y egipcio, destrozando ambos con mucha fortuna pero no sin sufrir daños. El *Genoa*, de setenta y cuatro cañones, afrontó al navío turco restante, lo que costó la vida a su capitán, Bathurst, mientras el *Albion* combatió con una gran fragata turca de dos puentes. Rigny, con tres fragatas y tres navíos comandados por la *Sirène*, acometió con ventaja los navíos egipcios de sesenta y cuatro cañones, y quedaron solo dos grandes buques enemigos para el resto.

Del lado de Esfacteria y tras destruir un buque turco, la *Armide*, con las británicas *Glasgow*, *Cambrian* y *Talbot*, pasaron a ocuparse de las baterías costeras. Los bergantines y corbetas de la numerosa flota ligera otomana saltaron, hechos pedazos, con una o dos andanadas bien dirigidas, e hicieron las delicias del tiro al blanco para los artilleros aliados. Navarino no fue otra cosa que una ejecución. El fuego duró unas cuatro horas, casi hasta el anochecer; buena muestra de que los turcos jamás pensaron combatir fue que ninguno de los bergantines, ágiles y buenos veleros, intentara escapar, probablemente por no hallarse listos para levar el ancla, por lo que se estorbarían luego unos a otros. Sobrevivió solo un gran navío turco, el *Leone*, seis bergantines, cuatro corbetas e igual número de goletas. El resto fueron destruidos por el fuego enemigo, incendiados por sus propias tripulaciones o varados en las tranquilas playas de Navarino para que las tripulaciones pudieran ponerse a salvo. No existen cifras oficiales, pero se calcula que murieron en este desastre entre tres mil y cuatro mil marineros otomanos, y un millar más quedaron heridos. Los británicos no se fueron de vacío, y sufrieron setenta y cinco muertos, la mayor parte del *Asia*, que quedó muy averiado; cincuenta y nueve muertos tuvo la flota rusa y cuarenta y tres los franceses. Solo el comandante Bathurst, de entre los mandos, perdió la vida en esta acción. En realidad, la agresiva y prepotente actitud de Codrington, marino chapado a la antigua, resultó decisiva para convertir en sangrienta hecatombe lo que perfectamente podía haberse evitado sobre la mesa de negociación si alguien se hubiera molestado en poner a Cochrane bajo arresto u obligarlo a cesar en sus depredaciones mientras se establecía un armisticio creíble para los turcos.

¿Mal comienzo para las batallas navales del Mediterráneo en el siglo XIX? Sin duda, pero la independencia griega se alcanzó al año siguiente y Turquía no dejó de debilitarse hasta mediados de siglo, lo que trajo un episodio similar, esta vez a cargo de Rusia. En noviembre de 1853, el expansionismo ruso ocasionó la declaración de guerra contra el decaído Imperio otomano. Osmán Bajá, con siete fragatas de vela y

algunos vapores, se refugió en el puerto de Sinope a causa de un temporal. Enterado del hecho, el almirante ruso Najímov, con su escuadra de tres navíos gigantes de ciento veinte cañones, tres navíos medios, dos fragatas y dos vapores —equipados con el nuevo «invento», las granadas explosivas— zarpó de Sebastopol, cruzó el mar Negro y, amparado en un aguacero, entró en Sinope, situándose a seiscientos metros de la escuadra turca, sobre la que se abatió un infierno de proyectiles que, para sorpresa de los turcos, explotaban al impactar. Fue hundido el buque insignia de Osmán, *Damiat*, luego la *Nitzamié* de Hussein Bajá, y después el resto de los buques turcos salvo un vapor que huyó rumbo a Estambul. Esta nueva masacre de marinos otomanos dejó bien claro el tinte cruel que tomaba la guerra naval moderna en un mar interior anejo al Mediterráneo.

Las potencias interesadas, sin embargo, no iban a consentir este abuso de fuerza por parte rusa. El 27 de marzo de 1854 se firmaba el pacto entre Gran Bretaña, Francia y Turquía para frenar las ambiciones de Nicolás I; la primera estaba firmemente decidida a mantener Turquía como «barrera interpuesta» entre Rusia y sus intereses del Oriente Medio y la más lejana India. Se decidió el desembarco en la península de Crimea, y penetró en el mar Negro, a través del Mediterráneo, una impresionante escuadra aliada de veintiséis navíos de vela (siete de ellos grandes leviatanes de ciento veinte cañones, junto con ocho navíos turcos), cuatro navíos modernos con máquina de vapor, dieciséis pequeños y otros menores. Frente a ellos, Najímov, que disponía solo de diez navíos y seis fragatas, desistió de plantear un combate naval clásico, y desembarcó veinte mil marineros, a los que puso en las fortificaciones y baterías de costa, convirtiendo Sebastopol en una fortaleza marítima inexpugnable y hundiendo los buques en sitios estratégicos para que no se pudiera entrar ni hostilizar el puerto.

Pareció, en principio, que había hecho lo correcto; el 17 de octubre de 1854 la imponente flota aliada fracasó estrepitosamente en el bombardeo de Sebastopol. No se logró destruir las baterías rusas, siete navíos aliados fueron averiados y sufrieron quinientas bajas frente a las ciento ochenta de los rusos; para colmo, en noviembre, un temporal arrastraba a tierra dos navíos aliados e hizo sufrir considerablemente al resto. Pero, en 1855, la situación cambió: llevado a cabo finalmente el desembarco, los aliados ganaron las batallas terrestres de Inkerman y Balaclava. En el mes de mayo, los almirantes Bruat y Lyons forzaron el estrecho de Kerch e irrumpieron en el mar de Azov, destruyendo el tráfico ruso que abastecía Sebastopol, tomada finalmente al asalto en septiembre. Por último, en octubre las baterías flotantes destruyeron los fuertes de Kinburn y Nikolaiev, en la desembocadura del río Dniéper. La guerra terminó sin perder el característico aroma a matanza, principalmente por las víctimas causadas por pandemias, en este caso el cólera.

SURGE UNA NUEVA POTENCIA NAVAL

El siglo proseguía sin que cesaran las guerras y catástrofes en el Mediterráneo y «alrededores». En la década siguiente, Italia y Austria iban a decidir sus diferencias. De la mano de un terrateniente aristócrata, el conde de Cavour, Italia había buscado apoyo de Francia e Inglaterra; Austria, con Francisco José en el trono, afrontaba tensiones con Prusia y con Hungría, a la que otorgó independencia. Perdió también Lombardía en 1859, e Italia continuó presionando para hacerse con Venecia. Por su parte, la Prusia de Bismarck declaraba la guerra a Dinamarca en 1864; la KuK Marine (Marina austrohúngara) replicó enviando un joven capitán, Wilhelm von Tegetthoff, con dos fragatas de vapor, *Fürst Schwarzenberg* y *Graf Radetzky*, las cuales, tras combatir con pundonor, se retiraron a Heligoland. Se fogueó así en campaña, muy lejos de su patria —cuya Marina rara vez salía de sus dominios en el Adriático—, el marino que conquistaría más laureles del bando austriaco.

Por parte italiana, el conde Carlo Pellion di Persano había sido comandante de la División Naval Activa de la Marina real piemontesa, compuesta por las fragatas de vapor *Maria Adelaide*, *Vittorio Emanuele* y *Carlo Alberto* más las corbetas *Governolo* y *Malfatano*. Esta división había apoyado a Garibaldi, un radical republicano del bando del carbonario Mazzini, cuando este tomó Sicilia y luego Nápoles. Tras tomar Reggio, Persano envió a Albini con la fragata *Vittorio Emanuele* en auxilio del revolucionario, mientras el *Carlo Alberto* se quedaba en Nápoles. *Garibaldi* llegó al fin en agosto de 1860, aclamado por su conquista del reino de las Dos Sicilias, mientras Cavour decidía la invasión de los Estados pontificios. Muy pronto la unificación italiana era un hecho, tras tomar Persano y Albini Ancona, Gaeta y Mesina. De la actuación simultánea de revolucionarios en el sur y realistas por el norte nació una nueva potencia, respaldados todos por la Marina del Piemonte; esta Armada, lejos de tener propósitos defensivos, pronto empezó a mostrar claras intenciones hegemónicas. El 17 de marzo de 1861 Cavour y Víctor Manuel II de Saboya sancionaron la formación de la Regia Marina italiana, siendo sus efectivos cuatro fragatas de vapor, una corbeta y al menos siete vapores menores.

El origen de la Marina italiana coincidía con un hecho singular en la historia naval: la aparición de la fragata acorazada francesa *Gloire* en 1860. La *Gloire* era una fragata pesada, como las demás con aparejo de vela, pero también con una máquina alternativa alimentada por el vapor de ocho calderas que hacía girar una hélice para una vertiginosa velocidad de más de trece nudos. Su diferencia con otras radicaba en que se había protegido el casco con una cintura acorazada de 10 centímetros de hierro y almohadillado de teca; esta novedad le permitía cañonear con sus 32 piezas de 164 centímetros a su adversario sin que este pudiera hacerle ningún daño. La *Gloire* era así el buque de guerra más poderoso del mundo y el primer acorazado de la historia. La marina italiana quedó deslumbrada por el invento, y mostró persistente interés por el proyecto, construcción y desarrollo de buques acorazados durante casi un siglo (hasta la Segunda Guerra Mundial). No tendría, sin embargo, suerte; a pesar de notables proyectos como el primer *Duilio*, las líneas conceptuales del *dreadnought*

proporcionadas por Vittorio Cuniberti o los magníficos *Littorio* del período de entreguerras del siglo XX, Italia perdió estrepitosamente una de las primeras batallas de acorazados y en el Mediterráneo, prácticamente, no hubo más, solo simples escaramuzas.

En la década de 1860, Italia no disponía de astilleros capaces de construir acorazados; los tuvo que encargar en Francia (Tolón-La Seyne) y Estados Unidos (Webb, Nueva York), que hicieron para la Regia Marina una decena de acorazados de última generación, siete de ellos del tipo *Gloire* mejor o peor logrados (*Regina Maria Pia*, *Castelfidardo*, *Ancona*, *San Martino*, *Principe di Carignano*, *Re di Portogallo* y *Re d'Italia*) y cuatro corbetas acorazadas menores también conocidas como cañoneros (*Terribile*, *Formidabile*, *Palestro* y *Varese*). Italia pudo así disponer, en algo más de cinco años, de lo último en tecnología naval interpretado por diferentes arsenales e ingenieros; estos heterogéneos artefactos, al inicio de la guerra contra Austria, se pusieron al mando del mejor comandante que disponían los italianos: Persano, que, tras un intenso paso por la vida política, retornaba a los puentes de mando. A la flota blindada se añadieron veteranos buques sin blindar, *Maria Adelaide*, *Vittorio Emanuele* y *Carlo Alberto*, junto con los nuevos *Principe Umberto*, *Duca di Genova* y *Gaeta*, formando así en total una escuadra de quince grandes unidades, la más poderosa del Mediterráneo en 1866.

Pero Persano quiso aún más: al corriente de los últimos avances y diseños, logró que Italia encargara en los astilleros Millwall de Londres un buque revolucionario, el ariete acorazado *Affondatore*, que, en vez de combatir de costado al enemigo de forma clásica (como hacían los acorazados), estaba pensado para atacar perpendicularmente, embistiendo, y tenía para ello un casco estrecho, bajo y puntiagudo, con la proa convertida en un impresionante espolón y dos monstruosos cañones de 254 milímetros. Muchas veces se ha afirmado que este tipo de barco retrotrajo las Marinas decimonónicas a la época de los antiguos trirremes griegos y romanos, que se acometían, desventrándose, con sus agudos espolones. Durante algún tiempo lo pareció, pero el vapor obligaría a desarrollar la táctica naval no tanto como la artillería, también en pleno desarrollo. En cualquier caso, la peculiarísima batalla naval de Lissa se libró en un extraño sitio apartado del tiempo y el progreso para el que ninguno de sus adversarios estaba preparado de antemano, en pleno mar Adriático, es decir, el centro del Mediterráneo.

Frente a la deslumbrante panoplia italiana, los austriacos casi parecían bizarros y cachazudos. Tenían una réplica del navío francés *Napoleon* a vapor de 1850, el *Kaiser*. Posteriormente, el archiduque Maximiliano de Austria —luego infortunado emperador de México— se preocupó personalmente por la KuK Marine y encargó varias fragatas acorazadas tipo *Gloire* construidas con roble de Istria y hierro de Estiria en Trieste: los *Habsburg*, *Erzherzog Ferdinand Max*, *Kaiser Max*, *Prinz Eugen* y *Don Juan d'Austria*, más las cuasicorbetas *Drache* y *Salamander*. Siete unidades peor artilladas que los buques italianos pero más sólidas y homogéneas. Por

lo que respecta al resto, estaba el mencionado *Kaiser*, soberbio pero sin acorazar, y las conocidas fragatas de vapor *Schwarzenberg* y *Radetzky* además de las *Novara*, *Adria* y *Donan*, la corbeta *Friedrich* y otros buques menores. La escuadra estaba tripulada por dálmatas y venecianos bajo el mando del ya contralmirante Tegetthoff, que sin haber cumplido aún los cuarenta demostraría estar a la altura.

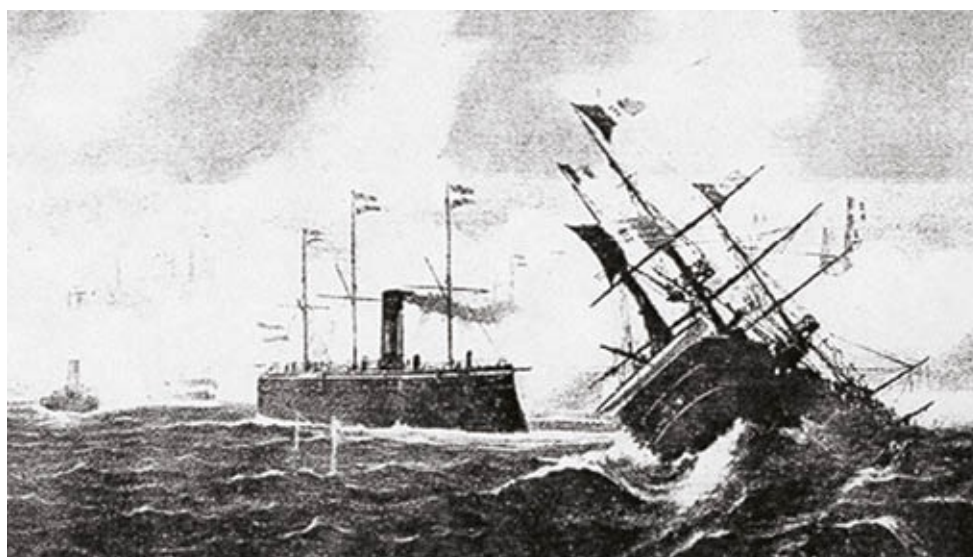
El cálculo territorial, tan al uso en la época, hizo entrar en guerra a Italia, aliada a Prusia contra Austria por Venecia, ya desaparecida esta de entre las potencias mediterráneas bajo la férula del imperio. El nuevo primer ministro italiano, La Mamora, fue manipulado por el canciller prusiano, Bismarck, para firmar en marzo de 1866 una alianza; Austria trató de romperla ofreciendo Venecia a Italia, pero La Mamora, ya comprometido, se negó. El 16 de junio se declaró la guerra entre Prusia y Austria y, cuatro días después, en Custozza, un indeciso resultado se convirtió en completo desastre italiano al retirarse sus tropas del campo de batalla. El 3 de julio los prusianos vencieron a los austriacos en Sadowa, y la guerra quedó sentenciada. Pero Italia, de forma terca y fatua —tal como había entrado en guerra—, no quiso abandonar, y las hostilidades continuaron. Persano fue urgido para tomar rápidamente la iniciativa marítima dada la superioridad de la Regia Marina, y se apoderó de alguna isla del Adriático que poner sobre la mesa de negociaciones. Sobre la carta se señaló Lissa, treinta millas al sur de la actual Split croata, adonde se dirigió la escuadra italiana para desembarcar.

Sin embargo, al alba del día 19 de julio, los austriacos, navegando a más de once nudos, sorprendieron a la heterogénea flota italiana que protegía el desembarco; apresuradamente convocados, los latinos trataron de formar su línea, con el *Re d'Italia* (buque insignia de Persano) en el centro, al que seguían el cañonero *Palestro* y los acorazados *San Martino*, *Re di Portogallo* y *Regina Maria Pia*. En aquel inoportuno momento, llegando al clímax de la batalla, el flamante *Affondatore* se incorporó a la línea italiana y Persano no tuvo mejor idea que detener su buque insignia, el *Re d'Italia*, para transbordar a él. Si ya la línea anterior italiana no era ninguna maravilla, el propio almirante se encargó de desbaratarla por completo y quedó a merced del enemigo, que, dada su debilidad artillera, decidía atacar el espolón.

A través del hueco originado entre el buque insignia y los que lo precedían penetraron los audaces acorazados austriacos, veloces y humeantes, siguiendo al *Ferdinand Max*, al que el *Re d'Italia*, de nuevo en movimiento, solo pudo esquivar a duras penas. Detrás acometieron los *Kaiser Maximilian* y *Don Juan d'Austria*, dejando el exbuque insignia italiano acorralado y en graves apuros. El *Re di Portogallo* trató de acudir en su ayuda, pero el *Kaiser*, navío clásico de vapor, le obligó a luchar contra él. El *Re di Portogallo* quiso espolonearlo, pero el *Kaiser* lo eludió maniobrando con máquinas y timón. Por los mismos apuros pasaba el buque italiano sin acorazar *Principe Umberto*, sobre el que cayeron los austriacos *Prinz Eugen* y *Salamander*. Mientras tanto, el *Affondatore* husmeaba entre la melé una

víctima para embestir, y topó con el *Kaiser*. Ambos, ariete y navío, estuvieron dándose trompazos un buen rato, pero cuando al fin el italiano tuvo al navío austriaco a su merced, no lo quiso rematar. Le pareció un acto demasiado vil.

Tegetthoff no sería tan caballeroso; el maltrecho *Re d'Italia*, con el timón averiado por un disparo, tuvo que detenerse de nuevo. Era casi mediodía, y el *Ferdinand Max* se lo encontró delante, al gareté sobre la mar. A toda máquina, lo embistió en impacto formidable, y la proa austríaca penetró profundamente en el *Re d'Italia*. Cuando el *Ferdinand Max* dio atrás con la máquina, la fragata italiana se inundó por la enorme herida y se fue a pique fulminantemente con 381 hombres a bordo. Persano, desde el *Affondatore* y aún ignorante de este desastre con su buque, trataba de organizar la flota cuando el cañonero *Palestro* voló por los aires con estampido estremecedor. Por su parte, Tegetthoff mandó formar sus buques a cierta distancia de los derrotados italianos, que, tras el doloroso enfrentamiento, optaron por retirarse rumbo a Ancona, abandonando la partida y el desembarco en la isla.

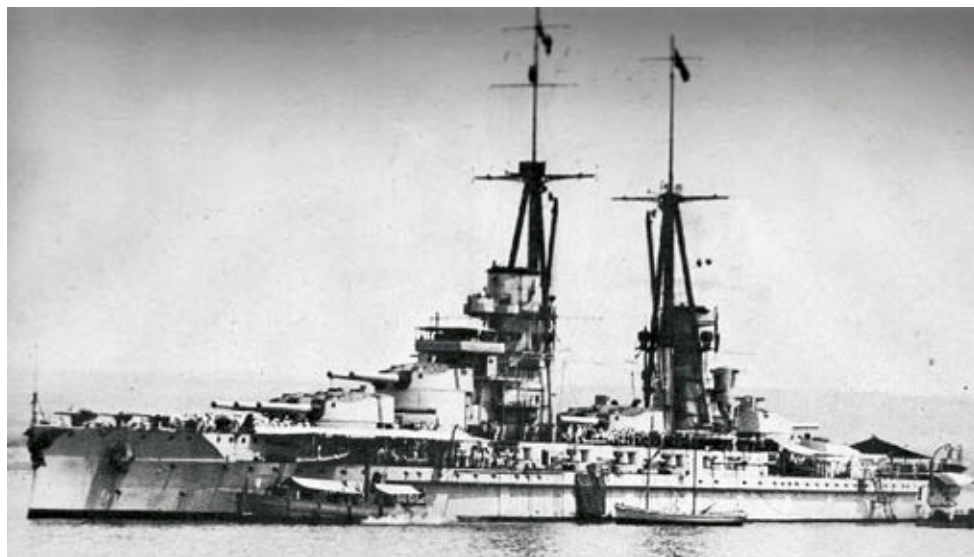


Estampa que representa el momento cumbre de la batalla de Lissa, con el acorazado austriaco *Ferdinand Max* apartándose del *Re d'Italia* tras embestirle; el buque italiano construido en los Estados Unidos se hundió fulminantemente zozobrando con casi cuatrocientos tripulantes a bordo.

Lissa, la peculiar batalla del Adriático con buques de vapor, pareció validar el espolón y la máquina de vapor —además de las tácticas de embestida— como elementos clave para futuros combates navales. Pero fue algo transitorio, que solo introdujo confusión en los puentes de los buques de combate; pronto la artillería emprendió su duelo técnico contra la coraza de los barcos blindados y terminó por salir victoriosa gracias a su capacidad destructiva a grandes distancias. Lo importante de la batalla de Lissa fue que, lejos de desanimar a los marinos italianos, los espoleó por el contrario para construir sus propios buques blindados con cañones de gran potencia. Desechando avances innovadores británicos con buques como los *Warrior*, *Monarch* o el fracasado y naufragado *Captain* del comandante Cowper-Coles, el inspector del cuerpo de ingenieros Benedetto Brin proyectó para 1876 dos enormes

mastodontes de once mil toneladas, *Duilio* y *Dandolo*, equipados con cuatro enormes cañones de cuatrocientos cincuenta milímetros cada uno de forma oblicua con la línea de crujía. El secreto del *Duilio* era un casco de gran calado (casi nueve metros) y francobordo contenido, con ambas torres montadas al centro, pero a uno y otro lado de la crujía. Se trataba, en el fondo, de un buque mediterráneo de no mucha autonomía, pero tan potente que conmovió los estados mayores de las Marinas más poderosas del orbe, el almirantazgo inglés y los expertos estadounidenses, reconociendo estos últimos que el *Duilio* era el buque de guerra más poderoso del mundo sobre el papel.

Alentada por auspicios tan prometedores, Italia construyó otros cuatro *Dulios* —*Dandolo*, *Ruggiero di Lauria*, *Francesco Morosini* y *Andrea Doria*— además de dos «cruceros de batalla» primitivos, rápidos y con poco blindaje, pero muy bien armados —*Italia* y *Lepanto*—, en la década de 1880. Notará el lector cuántos nombres compartía esta nueva flota con el legado de España en el Mediterráneo, del que Italia formó parte: Roger de Lauria y Andrea Doria fueron almirantes de Armadas españolas y aragonesas, y Lepanto la gran batalla de la cristiandad en la que España fue máximo contribuyente.



Nuevos y formidables buques acorazados de tercera generación llegarían para la Regia Marina italiana justo antes de la Primera Guerra Mundial: el acorazado *Giulio Cesare* (*Julio César*) en versión original que, junto con sus cuatro hermanos (*Dante*, *Cavour*, *Doria* y *Da Vinci*), representó la culminación de medio siglo de trabajo en astilleros italianos (1866-1913).

Pero Italia, nueva potencia marítima del Mediterráneo, demasiado ocupada en sus propios asuntos, no volvió a preocuparse por su evanescente ascendencia naval hispana. La vertiginosa carrera armamentística la llevó a construir, a continuación, once notables acorazados policalibres con máquinas de vapor alternativas, los *Re Umberto*, *Sicilia* y *Sardegna*, a los que se añadirían *Regina Margherita*, *Regina Elena*, *Benedetto Brin*, *Vittorio Emanuele*, *Emanuele Filiberto*, *Ammiraglio di Saint Bon*, *Roma* y *Napoli*. Entrado el nuevo siglo con la competencia entre cruceros

acorazados de los tipos *Garibaldi* y *San Giorgio*, el coronel de ingenieros Vittorio Cuniberti recogió el testigo de Brin para introducir la Marina italiana en el mundo de los acorazados de tercera generación, con artillería monocalibre y propulsados por turbinas de vapor: los *dreadnought*. Con la ayuda de Edoardo Masdea, Cuniberti proyectó y construyó un *dreadnought* experimental, el *Dante Alighieri*, de 1913, seguido de la serie de los *Cavour*: el *Leonardo da Vinci*, construido en Génova, *Conte di Cavour* y *Giulio Cesare*, que llegaron a la Primera Guerra Mundial y, después, modificados, a la Segunda, junto a dos más añadidos posteriormente: *Caio Duilio* y *Andrea Doria*. Estos formidables buques montaban cada uno trece cañones de trescientos cinco milímetros en tres torres triples y una doble, para máxima capacidad artillera. Pero no todos alcanzarían las reformas, como veremos; tan solo cuatro. El caso es que, con ellos y sus hermanos, Italia ya podía señorear las aguas del Mediterráneo central.

GUERRILLAS REVOLUCIONARIAS Y BOMBARDEOS

Por esta época, el Mediterráneo fue testigo de curiosas guerrillas y escaramuzas de las que poca memoria queda. El tramo de costa comprendido entre el cabo Tiñoso y el cabo de Palos de la costa murciana (donde están el cabo del Agua y el Negrete) abriga las bahías de Cartagena y Escombreras con sus puertos correspondientes. Es una costa que, navegada de día, puede ser incluso agradable, pero de noche, con mar formada y haciendo guardias dando bordos rumbo al norte, se puede tornar trabajosa y antipática. Recuerdo una velada así, navegando en la oscuridad de Melilla a Cartagena, buscando el adecuado cambio de bordo que permitiera recibir la mar con menos castigo para el barco. Una noche larga, eterna y desagradable frente a una costa oscura con muy pocos puntos de luz, de cuya magia particular nos sacó, a las tantas de la madrugada, un pesquero viniendo a colisión sin variar un ápice su rumbo. ¿Cuántas noches de guardia semejantes puede narrar un marino?

Poco podíamos sospechar que surcábamos aguas históricas, pues sobre ellas se produjo, el 10 de octubre de 1873, el único combate de acorazados españoles en el Mediterráneo, llamado combate de Portmán o Escombreras, entre buques que, a falta de mejor enemigo, eran todos de la Armada española. En septiembre de 1868, los generales Serrano y Prim, con el almirante Topete, proclamaron la revolución en Cádiz y destronaron a la reina Isabel II de Borbón. El general Pavía fue derrotado por la mínima en Alcolea, y los revolucionarios encontraron paso libre hasta Madrid, donde confraternizaron con los realistas. Se constituyó un Gobierno provisional cuyas elecciones de 1869 daban una mayoría progresista que redactó la segunda Constitución española. Serrano quedó como regente y, asesinado el jefe del Gobierno —general Prim— en la calle del Turco de Madrid, llegaba a España el rey Amadeo de Saboya tan solo para tres años de monarquía constitucional inviable (1870-1873).

Empezaba la segunda guerra carlista, y en febrero de 1873 se proclamó la Primera República española, que, incapaz de controlar la situación, degeneró en insurrección cantonal, con la que España estallaba en reinos de taifas.

España se mexicanizaba con resultados impredecibles. En el aspecto naval, la escuadra que participó, pocos años antes, en la guerra del Pacífico, cayó casi toda en manos de los sublevados, dirigidos por el diputado Antonio Gálvez, cuyo jefe militar era el general Contreras y su ideólogo político el periodista Roque Barcia. Proclamado el cantón murciano tan atinadamente descrito —como siempre— por Benito Pérez Galdós en su episodio nacional n.º 45 «De Cartago a Sagunto», Gálvez, con los principales buques de la flota (las fragatas acorazadas *Numancia*, *Vitoria*, *Tetuán* y *Méndez Núñez*, además de las sin acorazar *Almansa* y *Ferrolana*), inició correrías piráticas por la costa. Apresaron el vapor *Vigilante*, pero en Alicante se les rechazó sin concesión alguna. De vuelta a Cartagena asaltaron la aduana de Torrevieja, pero el *Vigilante* fue represado por la fragata alemana *Friedrich Karl*.

Declarados piratas los buques cantonales de Cartagena por el Gobierno central, se levantó la veda para el intervencionismo de otras potencias contra ellos. El 30 de junio una nueva salida de Contreras con las *Vitoria* y *Almansa* para bombardear Almería condujo a su apresamiento por el buque inglés *Swiftsure* de la Mediterranean Fleet. El general, chasqueado en la mar, tomó el mando de tropas de tierra para un nuevo desastre en Chinchilla, donde fue derrotado. Pero como los buques cantonales seguían haciendo de las suyas, el presidente de la república, Emilio Castelar, ordenó al almirante Miguel Lobo (veterano de la guerra del Pacífico) tomar a su cargo los buques de Cádiz para enfrentarse a los cantonales. Apenas quince días antes del combate le fueron entregadas a Lobo las recién capturadas *Vitoria*, acorazado de 7250 toneladas, y *Almansa*, junto con la *Navas de Tolosa*, recién salida de obras, la de madera Carmen y los vapores de ruedas *Ciudad de Cádiz* y *Colón*, pues la fragata *Zaragoza* —que Lobo esperaba ansiosamente— al final no llegaría a tiempo. Estos buques establecieron el bloqueo del puerto de Cartagena entre Portmán y el cabo de Palos para impedir la salida de los cantonales a la mar.

Estos contaban con la histórica y magnífica fragata *Numancia*, de siete mil quinientas toneladas, y las reformadas *Tetuán* y *Méndez Núñez*, junto con el vapor *Fernando el Católico*, rebautizado *Despertador del Cantón*, luego conocido —en pleno dislate— como *Roque Barcia*. Contamos con dos versiones del combate para «cruzarlas», la oficial del almirante Lobo, reproducida en el libro de Javier de Salas de 1903, y la de Benito Pérez Galdós en su episodio nacional, en el que resuenan los aires cantonales. Con mucho humor, Galdós denomina a este combate un «Lepanto en zapatillas». Lobo esperó a los cantonalistas bien formado en línea de fila, con la *Vitoria* al frente y los vapores en cola de la formación, mientras los sublevados atacaban con sus tres buques en línea de frente, al más puro estilo de Lissa. Rechazada la *Numancia* por el fuego de la *Vitoria*, la fragata cantonalista marchó por

un adversario más asequible y cayó sobre el vapor de ruedas *Ciudad de Cádiz*, que resultó con un tambor desmantelado.

El duelo, sin embargo, entre las *Almansa*, *Navas* y *Carmen* del Gobierno y las *Tetuán* y *Méndez Núñez* cantonales terminaba con ventaja para las primeras, que pusieron en fuga a sus adversarias, momento que la *Vitoria* aprovechaba para tratar de abordar a la *Méndez Núñez*, que se salvó por la descarada interposición de la fragata francesa *Semiramis*, y luego a la *Tetuán*, que, arrojándose a tierra, lograba eludir también a Lobo. La *Numancia*, por su parte, después de su acometida y tras afrontar todos los buques enemigos, corrió al refugio de Cartagena con bajas a bordo y olvidando a sus compañeras. Sufrió siete muertos, cinco la *Tetuán* y uno la *Méndez Núñez*, contra apenas unos contusos en el bando gubernamental. Cinco días después, salió de nuevo Contreras con las tres fragatas cantonales y Lobo, sabiendo que la *Zaragoza* venía en tránsito, trató de atraerlas con la flota gubernamental. No hubo caso pues, a las cuarenta millas, los cantonales regresaron a Cartagena proclamando haber roto el bloqueo que, por su parte, quedaba restablecido el día 21, ya con la *Zaragoza* incorporada. Aún así, a fin de año la *Numancia* volvió a escapar para una correría en Valencia, que se saldó con el hundimiento del *Fernando el Católico*, por el espolón de la fragata, en error de navegación. Luego, un incendio destruyó la *Tetuán*, y el 12 de enero entraba el ejército gubernamental en Cartagena. La *Numancia*, con unos dos mil refugiados a bordo, escapó a Orán. La insurrección cantonal había concluido.

Otras naciones, sin embargo, continuaron agitando con sus Marinas las aguas del *Mare Nostrum*. En julio de 1881 la escuadra francesa del vicealmirante Garnault, con ocho acorazados, obligó al bey de Túnez a aceptar el protectorado francés con el visto bueno de la Tercera República francesa, y bombardeó los fuertes de Sfax mientras se enviaban tropas a tierra. Pero ya antes, en 1879, se había iniciado la crisis egipcia, cuando se produjo la asonada militar de Ahmed Arabí Bajá contra el jedive sumiso a Estambul. Los golpes de Estado militares son crónica de Egipto desde tiempo de los faraones hasta nuestros días; en 1882 una flota conjunta anglofrancesa llegó a Alejandría para reponer al jedive, y se produjo el linchamiento de medio centenar de extranjeros a manos del populacho. Los franceses marcharon a Puerto Saíd mientras el almirante Seymour, con trece acorazados que encabezaba el soberbio *Alexandra*, decidió el bombardeo de Alejandría con los fuertes de Faro, Ada, Ras el Tin, Silsileh y Mex. El 10 de octubre se rechazó un ultimátum y comenzó el bombardeo a las siete de la mañana; el *Alexandra* recibió sesenta impactos y doce el *Invincible*. Tras la evacuación de los fuertes desembarcaron los Royal Marines, que ocuparon Alejandría y luego Puerto Saíd, Ismailía y Suez, y Wolseley venció en la batalla de Tell al-Kabir. Entraron las tropas británicas en El Cairo y todo Egipto cayó en manos británicas, por lo que pudo establecerse, desde 1882, el famoso eje estratégico Gibraltar-Malta-Alejandría (canal de Suez), vital para un imperio que tenía sus mejores propiedades en la India y Malasia. Y así se llega, con una Gran Bretaña hegemónica y colonial y

la Alemania del káiser queriendo competir con ella, a la Primera Guerra Mundial, en la que, aunque se combatió en el Mediterráneo... no hubo ninguna batalla naval.

LA GRAN GUERRA SIN BATALLAS

Cuando, traicionando a la Triple Alianza de los imperios centrales, Italia se declaró en la Gran Guerra partidaria del bando aliado (Francia y Gran Bretaña), automáticamente quedaron establecidas en el Mediterráneo unas condiciones que harían imposibles las grandes batallas. El único adversario a nivel naval para la Entente era el Imperio austrohúngaro, que en la costa dálmata tenía bases navales donde fondeaban cuatro series de acorazados policalibres (los *Wien*, *Habsburg*, *Erzherzog Karl* y *Radetzky*) además de la «perla de la corona», cuatro acorazados de la clase *Viribus Unitis* (*Viribus Unitis*, *Prinz Eugen*, *Svenz Itsvan* y *Tegetthoff*), junto a las flotas ligeras de cruceros rápidos, destructores y submarinos. Toda esta fuerza, sin embargo, podía dejarse aislada, literalmente encerrada, en el mar Adriático sin más que establecer un efectivo sistema de bloqueo del estrecho de Otranto; se hizo con campos de minas y redes antisubmarinas vigiladas por pesqueros (*drifters*) y unidades ligeras apoyadas desde la próxima base de Bríndisi por buques mayores. Quedaba por proteger, sin embargo, toda la costa italiana de Venecia hasta Otranto, pasando por Senigalia, Ancona y Bríndisi, para lo cual Italia basó su escuadra de buques pesados en Tarento, región de Apulia, a mano para neutralizar cualquier ataque que intentaran los acorazados austriacos desde *Trieste*, *Zara*, *Pola* o *Fiume* (Zadar, Pula y Rijeka), en la actual Croacia las tres últimas, bases navales austrohúngaras en aquel momento.

Inmovilizados en un primer momento, no quedaba otra a los austriacos que la «guerra secreta», es decir, espionajes, penetraciones y sabotajes de las bases enemigas, artimañas en las que se mostraron muy efectivos. Por su parte, los italianos, para responder a este tipo de guerra, crearon la Decima Flottiglia MAS para atacar con medios sutiles —ya fueran nadadores, lanchas explosivas o cualquier otro artefacto— al enemigo. La guerra de guerrillas iría dando progresivamente sus frutos, aparte de titulares inacabables para una prensa que, en el pequeño ámbito del Adriático, siempre pudo contar novedades. En mayo de 1915 los italianos lograron en la conferencia de París que británicos y franceses pusieran a su disposición buques blindados, cruceros y destructores para incrementar su escuadra, ya poderosa de por sí. Esto les permitió iniciar las hostilidades en el Adriático con diversas incursiones sobre las costas dálmatas y albanesas, corte de cables telefónicos o bombardeo de infraestructuras básicas como las vías del ferrocarril. Cuando la cuarta división de cruceros basada en Venecia se envió a hostilizar en julio la ciudad de *Trieste*, el *Pisa* fue hundido por el submarino UB-14 con setenta y dos muertos; lo mismo sucedió cuando la quinta división, con base en Bríndisi, quiso bombardear Ragusa y Cattaro:

el submarino austriaco U-4 torpedeó el crucero acorazado *Garibaldi* —gemelo de nuestro *Cristóbal Colón*— y lo hundió con cincuenta y tres hombres de su dotación.

Las incursiones ocasionales se centraron en la isla de Pelagosa, de situación estratégica, y los italianos se apoderaron de ella; contratacó, no obstante, una escuadrilla rápida austriaca con los cruceros ligeros *Saida* y *Helgoland*, que debutaban en combate. Días después, cuando el *Helgoland* incursionaba sobre Durazzo (Albania), echó a pique un submarino francés, pero dos de sus destructores se hundieron en un campo de minas y desde Bríndisi zarparon cuatro cruceros ligeros, dos italianos (*Quarto* y *Bixio*) y dos británicos (*Dartmouth* y *Weymouth*), para atraparlo. Tras una emocionante persecución, los austriacos lograron refugiarse en Sebenico. Pero los aliados no podrían estar seguros ni en sus puertos, y Bríndisi, base avanzada del Adriático, fue la más afectada; en septiembre de 1915, el acorazado policalibre *Benedetto Brin* era saboteado por agentes austriacos en sus paños de popa, que estallaban, hundiendo el buque. Mucho más trágica resultó la historia del *Regina Margherita*, el otro blindado basado en Bríndisi que, navegando de Valona a Tarento, chocó con una mina y se hundió con 674 miembros de su tripulación. Los italianos habían perdido así, en solo un año de guerra, cuatro grandes buques de combate sin participar en batalla alguna.



Crucero ligero «explorador» del tipo *Saida*, el *Novara*. Encerrados los acorazados austriacos por la clausura del estrecho de Otranto que llevó a cabo la Entente, la marina austrohúngara quedó reducida a lo que sus ágiles unidades rápidas, exploradores, destructores y submarinos pudieran hacer contra la costa italiana.

Ambos bandos, de todas formas, respiraban tranquilos mientras sus buques principales, los acorazados monocalibres tipo *Dreadnought* —seis italianos y cuatro austriacos, como sabemos—, permanecieran a buen recaudo; pero esto no duraría siempre. Los veteranos policalibres, con máquinas alternativas, eran hasta cierto punto «sacrificables» y, de hecho, los aliados perderían en el Mediterráneo, en toda la guerra, campaña de los Dardanelos incluida, al menos diez aparte de los italianos, cuatro de ellos por las minas (el francés *Bouvet* y los británicos *Russell*, *Irresistible* y *Ocean*), seis por submarinos (los *Triumph* y *Majestic*, hundidos por el U-21; el

Cornwallis, por el U-32; el *Brittania*, por el U-50, y el francés *Danton* por el U-64). En el otro bando, el turco *Barbarroja* (antiguo acorazado alemán) fue echado a pique por el submarino inglés E-11. Toda una escuadra, como vemos, de trece poderosos blindados de combates policalibres bajó a la tumba en el Mediterráneo sin que hubiera batalla naval de ninguna clase, la mayor parte durante la infausta campaña de los Dardanelos, imposible aquí de reseñar. Esta frustrante coyuntura para los partidarios de los acorazados llegaba al máximo cuando el 2 de agosto de 1916, en su base de Tarento, los sabotadores austriacos lograban hacer explotar los pañoles de municiones del acorazado monocalibre italiano *Leonardo da Vinci*, que zozobraba espectacularmente en su fondeadero. Los italianos, tan aficionados al desarrollo del buque acorazado, empezaron a desconfiar de sus principios.

Este año 1916 concluyó con nuevas incursiones que nada decidieron, pero 1917 traería el combate naval —todo lo breve que se quiera— tan ansiado entre buques de superficie. En mayo, Austria decidió sacudirse de una vez el férreo bloqueo aliado, efectuando una doble incursión con destructores y cruceros ligeros o «exploradores» con tres propósitos: levantar el sistema de bloqueo, atacar el tráfico marítimo enemigo y formarse una idea clara de la organización de la barrera en el estrecho de Otranto. Era, en realidad, un desesperado intento por hacer saltar el «candado» del estrecho, liberando la ansiada salida al mar de Levante y quién sabe si efectuar una quimérica reunión en esas aguas con el acorazado alemán *Goeben* que, convertido ahora en el turco *Yavuz Sultan Selim*, había incursionado allí al principio de la guerra para terminar refugiándose en los estrechos, dentro de la mítica Constantinopla.



El crucero de batalla alemán *Goeben* polarizó la atención naval en el Mediterráneo al protagonizar una atrevida incursión hasta Estambul sin que nadie lo detuviera; al final, con el crucero *Breslau*, acabaría integrado en la escuadra turca como *Yavuz Sultan Selim*.

Se trataba, así, de una bella fantasía que, como todas las de este pelaje, terminaría convertida en audaz tentativa condenada al fracaso. Para la ocasión, el almirante austriaco Haus designó al capitán de navío Horthy que, con tres rapidísimos cruceros (veintisiete nudos) armados cada uno con una decena de cañones de cien milímetros

(*Novara*, *Saida* y *Helgoland*), se reunió en Cattaro con varios veloces destructores, el crucero acorazado *Sankt Georg* y el blindado *Budapest* —que servirían de apoyo a la operación—, además de aviones y submarinos. Zarparon en plena noche del 15 de mayo y la pareja de destructores logró sorprender un convoy italiano de tres mercantes escoltados por otro destructor, que fue hundido junto con dos de los cargueros, triste presagio de lo que sucedería, en este mismo lugar, veinticinco años después, durante la operación Sentencia o ataque británico a Tarento durante la Segunda Guerra Mundial.

Mientras tanto, Horthy con los tres cruceros había proseguido audazmente hacia el sur entre las sombras y había llegado a la barrera de *drifters*; los pesqueros no eran enemigo para los buques de guerra austriacos, que hundieron catorce de ellos, con decenas de muertos y heridos. Para entonces, la alarma ya había sido dada en el bando aliado: de Bríndisi y Valona zarparon a toda prisa fuerzas para atrapar y cortar la retirada a los incursores: el crucero ligero *Mirabello* con tres destructores por el este, mientras por el oeste acudieron al destrozo en la barrera de bloqueo el crucero ligero británico Bristol con dos destructores italianos, seguido de sus homólogos *Dartmouth* y *Aquila*; cuatro contra tres, proporción favorable a los aliados, pero cuyo desorden en llegar a la acción les impediría ser efectivos. Sobre las siete de la madrugada, en efecto, alcanzó el *Mirabello* a los austriacos, que ya huían, a toda máquina y desplegando una espesa humareda, hacia el norte. No consiguió detenerlos pero, hora y media después, la llegada de los *Dartmouth* y *Aquila* propició el primer combate de la madrugada, que finalizaba cuando el *Aquila* recibió un inoportuno proyectil en una caldera que lo dejó descolgado. Por su parte, la aviación aliada consiguió dañar levemente los cruceros austriacos. Valorando la peligrosa situación en que se había metido, en plena persecución mañanera, Horthy pidió auxilio a Cattaro; procedían de allí los *Sankt Georg* y *Budapest*. Pero antes, sobre las nueve y media, a la altura de Durazzo —cuyas baterías ya disparaban contra los austriacos— ambas escuadras de cruceros quedaron a unos diez kilómetros, y se inició el segundo combate. Existe un magnífico cuadro del pintor naval Johann Seitz en el que se ven los tres cruceros austriacos navegando a toda máquina entre los piques de los cañonazos aliados; todos sufrieron impactos directos (ninguno grave), pero, ante la presión aliada, Horthy optó por cubrirse con humos, generando gran confusión. También en el bando contrario recibieron impactos de cien milímetros ambos cruceros británicos, y el *Mirabello*, afectado por un problema en la planta propulsora, quedó atrás. La situación podía haber alcanzado su punto culminante cuando el *Novara*, muy tocado, se detuvo sobre las once de la mañana por avería en las calderas. No obstante, la proximidad del crucero acorazado *Sankt Georg* hizo que los cruceros británicos, únicos que quedaban en combate, decidieran retirarse a Bríndisi. Sin embargo, el *Dartmouth*, apenas dos horas después, fue torpedeado por el sumergible austriaco UC-25 y, aunque abandonado por su tripulación, finalmente se

salvaría a duras penas. También el apurado *Novara* pudo ser remolcado por el *Saida* a puerto en este conato de batalla naval que fue el encuentro de Otranto.

Tras la incómoda incursión, la «cárcel» de Otranto quedó pronto restablecida por los aliados. Llegada la décima batalla del Isonzo, la guerra de desgaste en tierra absorbió todos los recursos. Condenada a la inactividad, en la segunda parte del año 1917 la KuK Marine empezó a mostrar claros síntomas de descomposición y motín, pues muchos de sus integrantes, de ascendencia italiana o de los territorios que se iban liberando, no encontraban motivo para seguir la lucha. En el bando contrario tampoco marchaban bien las cosas: a fines de octubre se produjo el desastre italiano de Caporetto, y la Marina se vio forzada a apoyar la retirada del ejército para la evacuación de Venecia, en la que llegaron a intervenir monitores británicos. Los italianos se prepararon para defender numantamente Venecia, Ancona, Bríndisi y Valona con sus buques y submarinos. En estos desesperados momentos, a primeros de diciembre de 1917, el teniente de navío Luigi Rizzo, con dos lanchas torpederas, penetró en el puerto de Trieste y hundió el viejo blindado policalibre austriaco *Wien*, levantando así la moral de los suyos. Sin embargo, el oficial Pellegrini intentó forzar el puerto de Pola en mayo de 1918 con una lancha-tanque «salvabarrajes» llamada Grillo, que no conseguiría su propósito y sería hundida por los propios italianos.

Con la energía de la desesperación, la KuK Marine afrontó esta primavera de 1918 respondiendo a la solicitud del ejército de renovar la ofensiva en el bajo Adriático, pero con los modernos acorazados *dreadnought*. Horthy, ascendido a comandante general de la flota, izó su enseña en el *Viribus Unitis*, que, acompañado por los *Svenz István* y *Tegetthoff*, zarpó de Pola el 8 de junio con, una vez más, como objetivo, la barrera de Otranto. Los italianos detectaron estos tres grandes buques y enviaron contra ellos al *enfant terrible*, Luigi Rizzo, que el 10 de junio, con sus sempiternas torpederas, burló a los destructores de escolta y logró alcanzar al *Svenz István* con dos artefactos que lo echaron a pique. La venganza de los italianos por los sabotajes del *Leonardo da Vinci* y el *Benedetto Brin* se había, finalmente, consumado. Horthy, impresionado por el ataque, decidió el regreso a puerto de los acorazados supervivientes.

Sin embargo, ni allí podrían descansar tranquilos. El 25 de octubre, el ejército italiano venció definitivamente a Austria en la batalla de *Vittorio Veneto*. Abdicó el emperador y se constituía una nueva nación, Yugoslavia, que recibió como «herencia» la flota que fuera austriaca. Sin embargo, esto no detuvo a los italianos: el 1 de noviembre entraron en *Pola* con el primer «torpedo humano» de la historia — denominado *Mignatta*, es decir, “sanguijuela”— el mayor Rosetti y el teniente Paolucci, quienes, tras ser llevados al puerto a bordo de un torpedero y siete horas heroicas de forcejear en la mar con obstrucciones y el artefacto, lograron llegar hasta el *Viribus Unitis* y colocarle la carga explosiva, que echó a pique este acorazado, ya yugoslavo, antes de las siete de la mañana. Con este impresionante toque de timbal concluía la Primera Guerra Mundial en el Mediterráneo, la cual, a pesar de no contar

con batallas ni enfrentamientos clásicos, tuvo, por el contrario, de todo lo demás: numerosos buques hundidos y muchos muertos. ¿Guerra de guerrillas? Puede. Lo cierto es que nuevos ingenios como el submarino, las lanchas torpederas, las minas y los medios de asalto habían hecho temblar y cuestionar la existencia del clásico mundo de los acorazados; pero estos no habían dicho aún, en aguas del *Mare Nostrum*, la última palabra.

Tarento. Sentencia para la flota italiana

NUEVOS TIEMPOS PARA LA GUERRA NAVAL

El paso del siglo XIX al XX fue una época cargada de proyectos, inspiraciones y presagios. En el mundo de la guerra naval, el acorazado alcanzó definitivamente madurez con el *dreadnought*, concebido por el almirante Fisher, pero compartiendo en realidad ideas con brillantes diseñadores meridionales como Vittorio Cuniberti. Francia lograba materializar el primer submarino operativo (*Gymnote*), pero también lo había hecho, casi al mismo tiempo, Isaac Peral, al que España sumaba al teniente de navío Fernando Villaamil, que rubricaba las líneas básicas del contratorpedero *Destructor*. Parsons revolucionaba radicalmente los grupos motores de los vapores con su *Turbinia*, mientras la electricidad descubierta por Edison llegaba a los buques de guerra y un invento asombroso, la radio, del genial italiano Guglielmo Marconi, transformaba radicalmente el mundo de las comunicaciones. Junto a todo este alud de inventos, casi pasaba desapercibido el más espectacular de todos ellos: el hombre conquistaba el aire a través del aeroplano. El sueño de Ícaro y Leonardo da Vinci se convertía así en realidad.

El camino no fue fácil y estuvo sembrado de audaces inventores y sorprendentes creaciones. La época decimonónica contempló el uso en guerra de los globos contruidos por los hermanos Montgolfier, pioneros de la aerostación. Dupuy de Lôme, famoso ingeniero naval, diseñó dirigibles propulsados por motores eléctricos en 1880, camino que siguió el conde Zeppelin en 1900 produciendo estas aeronaves características propulsadas por motores Daimler de explosión. El primer aparato más pesado que el aire, el avión, voló en Kitty Hawk, Carolina del Sur, a fines de 1903, pilotado por su creador, Orville Wright, inspirado seguidor de las ideas del *flying gadget* (“artilugio volador”) del profesor Samuel Pierpont Langley. De forma entusiasta, la Armada de los Estados Unidos recogía el guante y financiaba a Glenn Curtiss para que, entre 1910 y 1911, uno de sus aeroplanos, con Eugene Ely a los mandos, despegara de una plataforma montada a bordo del crucero *Birmingham* y, poco después, lograra posarse en otra igual a bordo del acorazado *Pennsylvania*. De manos de este legendario piloto de pruebas —que se mataría poco después— acababa de nacer la aviación naval, que se aventuraría luego en el mar Mediterráneo y transformaría por completo la guerra sobre las aguas durante la Segunda Guerra Mundial.

Antes, sin embargo, tuvo lugar la Gran Guerra, y las principales potencias implicadas, Francia y Gran Bretaña, en vez de apostar por el avión lo hicieron por un «derivado», el hidroavión, capaz de posarse sobre las aguas, mientras Alemania perseveraba en el perfeccionamiento de dirigibles y zeppelines para el ámbito naval. La Royal Navy británica transformó buques mercantes, carboneros, paquebotes y pequeños correíllos como los *Ark Royal*, *Campania*, *Empress*, *Engadine*, *Riviera* y *Ben-my-Chree* para llevar un número limitado de hidroaviones que se desplegaban como auxiliares de la flota. El día de Navidad de 1914 se lanzó con ellos un ataque contra la base naval germana de Cuxhaven, verdadero antecedente de los ataques de Taranto y el posterior y archifamoso en Pearl Harbour. El Guglielmo, tradicional correíllito de la isla de Man cuyo nombre significa “cariñito de mi alma”, fue el encargado de introducir en el Mediterráneo el hidroavión con base en un buque: llevaba solo tres de ellos a bordo alojados en un enorme hangar de popa que le hacía parecer un estafalarío antepasado de las fragatas multimisión actuales. Durante la campaña de Galípoli, en los Dardanelos, el 12 de agosto de 1915 puso en el agua un hidroavión Short 184 que, pilotado por Charles Humphrey Kingsman Edmonds y armado con un torpedo de cuatrocientos cincuenta milímetros (como los de los submarinos españoles clase B), acertó a trescientos metros un transporte turco que volaba por los aires. Resultó el primer y anónimo —puesto que no se conoce el nombre de la víctima— torpedeamiento desde el aire de la historia, que abrió para la guerra moderna esta nueva modalidad ofensiva que marcaría el sino de célebres buques como los *Oklahoma*, *California*, *Arizona*, *Bismarck*, *Lexington*, *Yorktown*, *Hornet* y un largo etcétera, incluidos los que nos afectan en este capítulo, *Littorio* y *Conte di Cavour*.

En posguerra, durante los audaces años veinte del siglo de igual número, el hidroavión y el dirigible cayeron en desuso frente al avance imparable del buque portaviones, bosquejado ya en 1895 por un auténtico visionario, el piloto francés Clément Ader. Aunque Marinas como la británica tuvieron que invertir grandes cantidades tanto en construcción naval como en investigación y desarrollo, finalmente todas las mejores armadas del mundo —empezando por la US Navy y siguiendo por los franceses y japoneses—, reconocieron que el ágil avión monoplano o biplano al despegar desde una base móvil (portaviones) y ser optimizado como caza, bombardero en picado o torpedero era lo mejor; más ágil, rápido, de más largo alcance y efectivo para combatir contra otra escuadra de buques de guerra. El hidroavión, e incluso el dirigible, no desaparecieron de las flotas, pero fueron relegados a cometidos de exploración, observación o reconocimiento fotográfico.

Pero los británicos tomaron la delantera. La Royal Navy botó el primer portaviones puro (el *Argus*, tras reconvertir el transatlántico *Conte Rosso* mediante una gran plataforma que ocupaba toda su cubierta), construyó el primer portaviones diseñado como tal (el *Hermes*, todo un pionero), reformó un acorazado (el chileno *Almirante Cochrane*) para transformarlo en el primer portaviones con isla (*Eagle*,

bautizado así en honor de los americanos por su entrada en la Gran Guerra) y el británico P. F. Phillimore se convirtió, en 1918, en el primer almirante del mundo en mandar una agrupación aeronaval, e izó su enseña en el portaviones experimental (antes crucero de batalla) *Furious*, que, mediante sucesivas remodelaciones — también aplicadas a sus gemelos *Courageus* y *Glorious*—, terminó siendo portaviones puro con capacidad para unos cuarenta aviones. Gran Bretaña transformó también cruceros ligeros (*Vindictive*) y otros buques, de tal forma que, llegados los años treinta, mientras otros países —Japón y Estados Unidos— proyectaban ya modernos portaviones de ataque con más de cincuenta aviones a bordo, la Royal Navy era un auténtico muestrario de portaviones más o menos retocados, miscelánea naval socorrida para un catálogo de trazabilidad histórica, pero poco eficaz desde el punto de vista militar por el escaso número de aviones que podían llevar a bordo.

Con semejante constelación de engendros no se podía plantear el dominio aeronaval de una cuenca crítica como la del Mediterráneo, y menos en crisis como las planteadas a partir de 1935, incluida la guerra civil española de 1936 y la crisis abisinia con Italia de 1938. Dispuesta a no quedarse atrás, en 1935 la Royal Navy puso la quilla, en la Cammell Laird de Birkenhead, de un moderno portaviones al estilo americano-japonés, el *Ark Royal*, de casi veintiocho mil toneladas, que podía llevar a bordo un impresionante «brazo armado» de más de setenta aviones. Introducía también grandes novedades como el hangar formando parte de la estructura del buque, y el grupo motor, seis calderas y tres turborreactores Parsons a tres ejes para una velocidad de casi treinta y un nudos. Capaz, marinero y maniobrable, dotado de un contundente grupo aéreo y con la cubierta de vuelo sin blindar igual que sus contemporáneos japoneses y norteamericanos, el *Ark Royal* podría haber sido el cabeza de serie de futuros portaviones británicos. En período guerrero quedó incorporado a la llamada Fuerza H, con base en Gibraltar, se desplegó tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo y protagonizó importantes epopeyas como la cacería del acorazado alemán *Bismarck*, torpedeado por sus aviones. Hoy yace singularmente próximo a la que fuera su casa, el peñón de la discordia (Gibraltar), donde fue hundido por un submarino alemán.

A continuación del *Ark Royal*, la Marina británica se dispuso a engrosar filas con una serie de seis portaviones iguales; intervino entonces en las construcciones navales el tercer lord del almirantazgo, responsable de las mismas y que había sido comandante del requeterremodelado *Furious*, el contralmirante Reginald Henderson. Desechando por completo el modelo del *Ark Royal* ordenó, para la nueva serie, un proyecto modificado de portaviones con la cubierta blindada de acero checoslovaco Skoda y hangar más pequeño, solo ligeramente mayor que el *Ark Royal* pero mucho más robusto, compacto y defendible, todo ello a costa de una drástica reducción del número de aviones: menos de cuarenta. Fueron la serie *Illustrious* (*Illustrious*, *Formidable*, *Victorious*, *Indomitable*, *Implacable* e *Indefatigable*), botados de 1939 a 1942 y que entraron en servicio entre 1940 y 1944. El objetivo de Henderson,

robustecer estos débiles navíos, fue conseguido a satisfacción: ninguno se perdió durante la guerra a pesar de repetidos impactos de bombas y kamikazes; el cabeza de serie, *Illustrious*, llegó a soportar el impacto de siete artefactos durante la crisis de Malta a principios de 1941, y en el Pacífico al menos una docena de aviones japoneses se estrellaron contra ellos dejándose literalmente los dientes contra la dura cubierta de acero Skoda. A cambio, sin embargo, Gran Bretaña no pudo disponer en toda la Segunda Guerra Mundial de un solo portaviones con el brazo aéreo suficientemente potente, y quedó en evidencia que el concepto del veterano almirantazgo inglés no era aniquilar al enemigo con contundentes ataques aéreos, sino emplear el portaviones solo para averiar los grandes buques enemigos, que luego serían rematados por los acorazados británicos. Así fue cómo, con un buen propósito que rindió dividendos, la Royal Navy, en vanguardia de la guerra aeronaval hasta 1935, pasó en período de guerra a quedarse inevitablemente atrasada frente a estadounidenses y japoneses.



El portaviones británico *Illustrious*, de la serie inmediata de preguerra, fue protagonista del ataque a Tarento al dejar fuera de combate a media flota italiana; respondía a un concepto de buque con cubierta de vuelo blindada y escaso número de aviones que, aún así, demostraron ser suficientes.

Otro comandante de portaviones remodelado, el *Glorious*, se hallaba con su buque en la crisis ítalo-abisinia de 1938, cuando Gran Bretaña e Italia estuvieron al borde de la guerra; como siempre los británicos estaban empeñados en el «ataque en origen», y Lumley Lyster planificó un ataque aéreo contra la base naval italiana de Tarento, en el sur de la «bota» italiana, con el fin de dejar fuera de combate los acorazados de la Regia Marina antes del inicio del conflicto. Afortunadamente, este no tuvo lugar, pero los planes quedaron ahí, esperando ser repescados en el momento oportuno. Este se produjo a finales del verano de 1940; con Francia eliminada del frente de guerra por la conquista nazi, la flota italiana había podido abandonar sus bases más septentrionales —Génova y La Spezia—, pues ya no contaba como enemigo a la escuadra francesa, acorralada en Tolón o duramente machacada por la Royal Navy en Mers el-Kebir, donde, por cierto, un torpedo aéreo acertó en el acorazado francés Dunkerque. Los acorazados del almirante Campioni pasaron a las

bases de Nápoles y Tarento, donde constituían un peligro latente para el tránsito del canal de Sicilia, muy frecuentado por los británicos para el mantenimiento del dominio marítimo del Mediterráneo, que exigía constante paso de convoyes y refuerzo de buques de guerra para las bases de Malta y Alejandría.

La situación era muy simple: los británicos contaban con dos bases periféricas (Gibraltar y Alejandría) donde estaban basadas, respectivamente, la Fuerza H y la Mediterranean Fleet —ambas poderosas agrupaciones de buques de guerra— y una central, Malta, sometida a fuerte presión desde Italia por la aviación de la Regia Aeronautica. Mientras que los marinos italianos disponían de varias bases centrales como Tarento, Nápoles, Palermo o Brindisi desde las que podían desplegarse para obstaculizar los movimientos británicos. Estaba así en juego el dominio del Mediterráneo central, y al ser los acorazados italianos al menos seis nudos más rápidos que sus contrapartes ingleses, estos perdieron en teoría en cuanto la escuadra italiana echó el ancla en Tarento. Había, pues, que destruirla o inutilizarla allí mismo.

Sin embargo, en otoño de 1941 el plan de ataque no era fácil de llevar a la práctica. Como primer inconveniente aparecía el mencionado escaso número de aparatos navales ingleses a bordo de sus portaviones; como segundo, la baja disponibilidad de los propios portaviones; en tercer lugar, las fuertes defensas navales y antiaéreas del recóndito refugio de Tarento. Por si esto fuera poco, los modelos de aviones navales británicos, en 1940, se habían quedado anticuados. La aviación naval británica disponía, en el Mediterráneo, de viejos biplanos Gloster Gladiator, bonitos residuos de los años veinte; el monoplano Fulmar, avión concebido como bombardero, pero que terminó en portaviones como caza; y nuestro protagonista, biplano como los Gladiator, el Fairey Swordfish, bombardero-torpedero que constituía el principal brazo armado de la Mediterranean Fleet y al que se conocía cariñosamente como String Bag, el “petate”, lo que da una idea del concepto que tenían sus pilotos de él. Diseñado por el belga nacionalizado británico Marcel Lobelle, el Swordfish era un avión de tres mil quinientos kilos para dos tripulantes (piloto y observador) con un motor Pegasus de setecientos caballos que podía volar a una velocidad máxima de doscientos veinticuatro kilómetros por hora, a una distancia de unas ciento treinta millas del portaviones, armado con un torpedo de quinientos treinta y tres milímetros dotado de una supersecretada espoleta de doble efecto, magnética y de percusión, con la cual no necesitaba el impacto contra su víctima, sino que el campo magnético del buque atacado ya era suficiente para hacerlo explotar. A finales de 1940, el Swordfish resultaba lento y poco ágil, pero era un aparato robusto, bien conocido por las maestranzas de los portaviones británicos y eficaz, con el que Clement Ader o el propio Eugene Ely, ambos pioneros aeronavales, se hubieran dado por conformes.



Biplano bombardero-torpedero Fairey Swordfish, avión poco potente y desfasado en 1940, pero que en Tarento hizo valer su robustez y la destreza de sus pilotos para convertirse en el arma fundamental que desventró los acorazados italianos en su base.

En otoño de 1940, la flota del Mediterráneo (*Mediterranean Fleet*) del almirante Andrew Browne Cunningham tenía dos portaviones, *Eagle* e *Illustrious*, además de tres o cuatro acorazados. El veteranísimo *Eagle*, que había sido reparado en Singapur y había formado parte de la flota de Extremo Oriente, llegó al Mediterráneo a través del canal de Suez con tres Gladiator y dieciocho Swordfish a bordo, y participó, en julio de 1940, en la batalla naval de Punta Stilo, justo en la «suela» de la bota italiana, en la que fue profusamente bombardeado por la aviación enemiga, lo que le produjo algunas averías. El 22 de agosto de 1940 uno de sus Swordfish acertó con un torpedo, de proa, al submarino italiano *Iride* en el golfo de Bomba cuando se disponía a efectuar un ataque con «torpedos humanos» al puerto de Alejandría, echándolo a pique. Reparado el viejo portaviones, se contó con él para el plan de ataque a Tarento, al que ya se había puesto nombre: operación Judgement (“Sentencia”).

Mucho mejor resultó la incorporación en Alejandría, durante el mes de agosto, del nuevo portaviones *Illustrious*, en el que izaba su enseña Lyster. A pesar de las mencionadas limitaciones, su línea de vuelo, compuesta por quince Fulmar del escuadrón 806 y veinticuatro Swordfish de los escuadrones 815 y 819, marcaba diferencias respecto al *Eagle*. Aparte de las supersecretas espoletas de los torpedos, y del plan Judgement, el *Illustrious* traía, montado y en funcionamiento, uno de los nuevos radares de alerta temprana tipo 79Z, protegido en su característico «barril» en lo alto del palo. Lyster no se había olvidado de subir a bordo, también, varios depósitos suplementarios de combustible para los Swordfish, que permitían aumentar su alcance de vuelo de las ciento treinta millas a más de doscientas. Con dos portaviones, dieciocho aviones de caza y cuarenta y dos bombarderos-torpederos, Lumley Lyster creyó al fin poder presentar a Cunningham un plan de ataque a Tarento digno de ser aprobado por el remoto almirantazgo, en Londres. Confiaba en ello puesto que se llevaba tiempo entrenando a los pilotos de los aviones torpederos para el ataque nocturno, ya que el Swordfish a pleno día era demasiado vulnerable. En efecto, así fue, porque el gabinete de guerra inglés no solo quería asestar un golpe

decisivo a la flota italiana de acorazados, sino también parar los pies al ejército italiano en su avance hacia Grecia por el Epiro, para lo que asegurar el transporte de tropas por el Mediterráneo resultaba ahora imprescindible. La operación *Judgement* fue aprobada para llevarse a cabo el día 21 de octubre de 1940, aniversario de la batalla de Trafalgar. Pero aún habría que superar numerosos inconvenientes.

NEGRAS NUBES SOBRE APULIA

Las lecciones de la Primera Guerra Mundial no habían sido agradables para la Armada italiana: se perdieron numerosos acorazados por acción de minas o submarinos, sin que tuvieran ocasión de entrar en batalla. La demostración de que los antiguos blindados policalibre con máquinas alternativas y calderas de carbón habían quedado desfasados era tan evidente que Italia mandó al desguace, tras el fin de la contienda, nueve acorazados de este tipo. Pero ¿qué sucedería con los del tipo *Dreadnought*? La propia Decima Flottiglia MAS italiana, con el hundimiento del *Svenz Itsvan* austriaco, había dejado sentada su vulnerabilidad, por no hablar del arma aérea y el torpedo, que se intuían letales para estos blindados. Por eso —y por la crisis generada por la guerra, seguida de la Gran Depresión— Italia no construyó acorazados durante los años veinte y se limitó a cruceros tipo Washington, ligeros, destructores y submarinos. En la misma línea se aprobó el Plan 1926-1927, que trajo la serie de cruceros tipo Zara y un número hasta entonces nunca visto de sumergibles. Se apostaba, en suma, por controlar el Mediterráneo con unidades ligeras torpederas, ya fueran de superficie o submarinos, una tendencia que también siguió España, en especie de *revival* de la *Jeune École* decimonónica del almirante francés Aube.

Sin embargo, aunque no los construyera nuevos, Italia no prescindió de sus mejores *dreadnought*; el *Leonardo da Vinci* fue refloatado y desguazado, y también se desarmó el prototipo experimental, *Dante Alighieri*. Pero se mantuvo en listas los otros cuatro: *Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, *Caio Duilio* y *Andrea Doria*. Cuando el principal rival, el «vecino del norte», Francia, se puso a modernizar sus acorazados de las clases Paris y Provence, además de a construir nuevos acorazados *superdreadnought* de cuarta generación (*Dunquerque*), Italia estaba en condiciones de responder y competir por la hegemonía en el Mediterráneo: el Plan de 1931-1932 incluyó no solo la completa reforma de los acorazados más veteranos —*Cavour* y *Cesare*— según un radical proyecto del ingeniero Rotundi, sino también la construcción de dos nuevos *superdreadnought*, los *Littorio* y *Vittorio Veneto*, según planos del general del Genio Navale Umberto Pugliese; en total, mil quinientos millones de liras. De igual modo, puestas las quillas de los imponentes acorazados franceses *Richelieu* y *Jean Bart*, la Armada italiana logró que se aprobara el Plan 1938-1939, que, aparte de la completa reforma de los *Duilio* y *Doria*, incluyó la construcción de otros dos Littorios, *Roma* e *Impero*.



El puerto de Tarento, donde puede verse la laguna del mar Piccolo a la izquierda y el mar Grande a la derecha, donde fondeaba la escuadra italiana tras diques, redes y obstrucciones que permitían su rápida salida a la mar en caso de necesidad.

Así fue cómo, en 1940, Italia tenía en Tarento una magnífica escuadra formada por seis potentes acorazados para el control del canal de Sicilia, dos nuevos (*Littorio* y *Vittorio Veneto*) y cuatro reformados (*Cavour*, *Cesare*, *Duilio* y *Doria*). Tarento, enclave fundado por los griegos dorios en el extremo de la península italiana, se alza sobre una formación tombólica sin colapsar que cierra una gran laguna, conocida como el mar Piccolo (“mar Pequeño”). Edificado el caserío a ambos lados del canal de acceso, terminó este comunicado con el *Mare Nostrum* por un puente giratorio, que franqueaba el paso para los barcos de guerra. Con el tiempo, inevitablemente, se fue ocupando también la bahía exterior, y la ciudad se convirtió en una formidable base naval. Un dique se arrancó del cabo Rondinella hasta la isla de San Pietro, y esta se unió con la de San Paolo; en el otro extremo, el llamado dique de Tarantola cerraba el puerto desde el cabo San Vito, quedaba así una amplia apertura entre San Paolo (rojo) y Tarantola (verde), acceso de este mar Grande artificial, excelente fondeadero con un calado medio entre doce y quince metros. Si se precisaba que la escuadra estuviera preparada para salir, podía fondear en el mar Grande y levar anclas con rapidez cuando fuera preciso.

Ubicada así la escuadra en el lugar perfecto para el dominio del canal de Sicilia y el Mediterráneo central, era, sin embargo, vulnerable a un ataque por sorpresa. Hubo que protegerla con redes antitorpedo y globos cautivos que dificultaran al máximo la penetración de aviones o sumergibles atacantes. En noviembre de 1940 Tarento disponía de ciento un cañones y ciento noventa y tres ametralladoras antiaéreas, ochenta y siete globos cautivos y doce mil ochocientos metros de red antitorpedo de diez metros de profundidad (que no llegaba hasta el fondo), de los que solo se habían

instalado la tercera parte. Por su parte, un temporal de otoño se había llevado sesenta de los globos cautivos, dejando expeditas diferentes «sendas» aéreas por donde se podía violar el espacio aéreo. Dentro del mar Grande, los seis acorazados tenían su fondeadero, protegido por redes antitorpedo, entre el cabo San Vito y el tómbolo sur de la ciudad, desde la que se los podía ver en todo su esplendor.

Dada la insuficiente protección aérea, no habría estado mal, para un almirante sagaz, dejar los acorazados antiguos, *Cavour* y *Cesare*, en los lugares expuestos del fondeadero, al norte y sur, mientras los «medianos» *Duilio* y *Doria* cubrían el frente y los más nuevos y valiosos —*Littorio* y *Vittorio Veneto*— quedaban en el interior, donde era muy difícil que los alcanzara algún torpedo. Pero ya se sabe que el lugar de fondeo depende de otros muchos factores, como el orden en que se llega, el tipo de baliza para amarrar, el espacio de borneo y otros, de forma que, aquella noche, los que estaban más protegidos, en el interior, eran los *Vittorio Veneto*, *Cesare* y *Doria*, y los que quedaban expuestos, al norte y sur, eran los *Duilio* y *Cavour*, mientras que al frente, como un blanco conspicuo, brillaba el flamante *Littorio*. Nadie podía, desde luego, sospechar lo que iba a pasar, pero lo cierto es que los peores parados serían, precisamente, los acorazados situados al norte, sur y frente del fondeadero.

¿Estaba la escuadra italiana demasiado confiada en que, protegida por los campos de minas del golfo de Tarento, la Regia Aeronautica en bases próximas o las formidables defensas del puerto, los británicos no se atreverían a atacarla? Lo cierto es que no tenía motivos; desde el inicio del conflicto, se habían transformado en una molesta china en el zapato para la Mediterranean Fleet del almirante Cunningham, pues su despliegue venía a interceptar, en su mismo centro, el famoso eje estratégico Gibraltar-Malta-Alejandría. La primera batalla llegó al fin el 9 de junio de 1940, cuando ambas escuadras se encontraron a unas decenas de millas de Punta Stilo, como hemos mencionado, al sur de la «suela» de la bota italiana. Para los británicos resultó un gran momento: no se enfrentaban a una escuadra enemiga en el Mediterráneo desde tiempos de Nelson y Abukir, buena muestra de la extinción de la Pax Britannica. Con tres acorazados —*Warspite*, *Malaya* y el vetusto *Ramillies*— se lanzaron a la caza de la escuadra de Inigo Campioni, compuesta por los acorazados *Cesare* y *Cavour*, a los que acompañaban los mejores cruceros de la Regia Marina y decenas de destructores.

El italiano podía dirigirse no solo a Tarento, sino también por el estrecho de Mesina para eludir limpiamente a la Mediterranean Fleet y escaparse a sus bases del Tirreno. Con los «ardores guerreros» aún frescos, Campioni prefirió trabar combate, que concluyó cuando el *Warspite* le endosó a *Cesare* un impacto de 381 milímetros que le produjo graves daños, aunque realmente pudo haberlo volado por los aires. El italiano, devuelto a la realidad por la fuerza de los hechos, optó por el «plan Mesina», y dejó al chasqueado Cunningham con un palmo de narices. Transcurrió el verano y entró el otoño de 1940; reparado el maltrecho *Cesare*, Campioni recibió refuerzos con los recién reformados *Duilio* y *Doria*, además de los nuevos y flamantes *Littorio*

y *Vittorio Veneto*. Con todos ellos quedó, como sabemos, en el mar Grande de Tarento, en un amplio rectángulo de redes antisubmarinas para evitar ataques de sumergibles, frente a la península sur de la ciudad. Más al norte, con su protección correspondiente, borneaban los tres cruceros *Zara*, *Fiume* y *Gorizia*, mientras dentro del mar Piccolo, en la laguna interior, amarraron a los muelles o boyas de la base naval los cruceros *Trento*, *Trieste*, *Pola* y *Bolzano*, con otros cruceros ligeros y destructores. Era esta una formidable escuadra, basada en Apulia. Pero, entrado el mes de noviembre, los más negros presagios y nubarrones se cernían sobre ella, pues los británicos se preparaban para destruirla o dejarla fuera de combate. Y lo harían con el nuevo buque de guerra que operaba ya en el mar Mediterráneo, el portaviones.

UN ATAQUE DECISIVO

Se disponían, en efecto, a atacar Tarento dos portaviones, el *Eagle* y el *Illustrious*, que llevaban a bordo dieciocho cazas y cuarenta y dos polivalentes (bombarderos-torpederos) *Swordfish*. Pero muchos inconvenientes surgieron desde el principio. A mediados de octubre se declaró un incendio en el hangar del *Illustrious*, sofocado con espuma contraincendios. Dos *Swordfish* quedaron destruidos, y el resto se tuvieron que desmontar enteros —motores incluidos— en farragosa tarea que duró una semana. Peor aún fue lo siguiente: los trallazos de metralla de las bombas italianas arrojadas contra el veterano *Eagle* hicieron que fallara el sistema de alimentación de combustible de este buque, que tuvo que ser descartado, por lo que se pasaron al *Illustrious* cinco *Swordfish* y ocho tripulaciones completas. El inventario aéreo quedaba así en catorce *Fulmar*, cuatro *Gladiator* y veintitrés *Swordfish*, y seguiría reduciéndose.

La flota zarpó de Alejandría el 6 de noviembre para llevar a cabo el ataque sobre Tarento, escoltado el *Illustrious* por los cinco acorazados de Cunningham —*Warspite*, *Barham*, *Valiant*, *Malaya* y *Ramillies*— además de cruceros pesados, ligeros y destructores. En la fase de aproximación el *Illustrious* tenía también la responsabilidad de explorar con sus aviones por delante de la flota, y cuál no sería la sorpresa de los británicos cuando tres de ellos, sendos *Swordfish*, cayeron al agua por paradas intempestivas de los motores. Efectuada a toda prisa la correspondiente investigación, se descubrió que los depósitos de los aviones contenían agua y arena. ¿Sabotaje a bordo? ¿De quién? El caso es que la Royal Navy no ha aclarado nunca de forma solvente esta cuestión, que a punto estuvo de malograr el ataque a Tarento, con las repercusiones bélicas e históricas correspondientes.

Hubo, pues, tan solo veinte aviones supervivientes, apenas la mitad de los previstos, para materializar la operación *Judgement*; teniendo en cuenta que algunos de ellos —al menos la mitad— tendrían que emplearse como bombarderos, para lanzamiento de bengalas y exploración, solo once torpedos se lanzarían sobre la

escuadra italiana. ¿Serían suficientes? Lo cierto es que eran aviones muy bregados y puestos a punto, con pilotos expertos y que demostrarían su valor; en cualquier caso, no había otros. Los italianos no debían sospechar nada; el día 8 de noviembre los buques británicos se internaron en el mar de Levante y los bombarderos Savoia atacaron a la Mediterranean Fleet, que derribó a dos con los Fulmar. Hubo más ataques los días siguientes, pero, finalmente, el día 11, a las seis de la tarde, el *Illustrious*, con los cruceros *Berwick*, *Glasgow*, *Gloucester* y *York*, además de un puñado de destructores, se separaron de la escuadra para alcanzar el punto de lanzamiento al oeste de la isla de Cefalonia. También lo hicieron otros tres cruceros, *Orion*, *Ajax* y *Sydney*, con los superdestructores *Mohawk* y *Nubian*, que iban a efectuar un ataque en el estrecho de Otranto.

A pesar de los accidentados prolegómenos, la operación Judgement se llevaría a cabo con normalidad absoluta. En perfectas condiciones de mar, sin ser descubierto por el enemigo, a las ocho de la tarde el *Illustrious* tenía lista para el despegue, sobre su cubierta de vuelo, la primera oleada compuesta por seis Swordfish torpederos, cuatro bombarderos y dos lanzabengalas, bajo el mando del capitán Williamson. Estos doce aparatos despegaron sin incidentes y, a velocidad reducida —cargados como iban con los torpedos y el combustible extra—, comenzaron a volar hacia el cabo Santa Maria di Leuca, extremo del «tacón» italiano que constituía marca segura; más allá, no tuvieron más que seguir la línea litoral para alcanzar el cabo San Vito y, con él, el mar Grande tarentino.

Gracias a sus «estaciones aerofónicas» (de escucha hipersensible), los italianos les oyeron llegar. Así pues, Tarento encendió sus proyectores —para deslumbrar a los pilotos— y se cubrió la copiosa artillería antiaérea; pero, para desgracia de los acorazados de Campioni, no se tapó la rada con humos, lo que habría hecho fracasar el ataque. Alertados los buques en zafarrancho de combate, cargaron las armas pero no todos cerraron correctamente las puertas y mamparos estancos, lo que habría ayudado notablemente con las inundaciones. Los italianos se mostraron dispuestos a vender cara la piel precipitadamente ante un audaz enemigo que se atrevía a atacarlos en su propia base. La primera oleada británica llegó sobre las once de la noche, tras volar dos horas y media aproximadamente, y aquel cúmulo de luces horadando el cielo y sus disparos les parecieron un infierno, pero no les desconcertaron en absoluto. Tal como se había hecho decenas de veces en entrenamientos, esperaron a que los lanzabengalas arrojaran esta iluminación artificial sobre el tómbolo sur de Tarento, que dejaba claramente silueteados, para quien atacara desde el oeste, los grandes contornos de los acorazados italianos. Tras hacer esto, la media docena de aviones torpederos se lanzaron al ataque.

Al frente de su escuadrilla de tres aviones, Williamson, seguido por los Swordfish de Sparke y Macauley, voló sobre el dique de Tarantola y, a diez metros sobre el agua, soltó su torpedo sobre la enorme sombra que le quedaba delante, el Cavour. Pero el destructor Fulmine, fondeado muy cerca del acorazado, logró abatir este

avión, con gran algarabía de su gente, inmediatamente acallada cuando el torpedo, que había pasado bajo las redes antisubmarinas, llegó bajo el casco del blindado y el campo magnético de este hizo detonar su espoleta en gran explosión. Fue un impacto muy preciso, en el centro del barco —algo hacia proa—, que este acorazado viejo (treinta años) y remozado a fondo no digirió en absoluto, probablemente por tener estructuras viejas retocadas y no haber cerrado bien todas las puertas estancas. Murieron dieciséis componentes de la dotación, y el acorazado quedó fuera de combate y empezó a hundirse hasta que su proa quedó apoyada en el fondo del puerto.

A pesar de ser derribados, Williamson y su observador lograron salir del avión, sobreviviendo al ataque. Sparke y Macauley lanzaron sus torpedos sobre el acorazado que se encontraba detrás, el *Andrea Doria*, buque con suerte, puesto que un torpedo le pasó por debajo sin explotar (falló su espoleta) y el restante erró el blanco. La otra escuadrilla, encabezada por el alférez Kemp seguido por Swayne y Maund atacó de norte a sur, encontrándose, ante el parabrisas de la carlinga, con la inmensa y soberbia silueta del acorazado *Littorio*, símbolo del Imperio italiano heredado de los antepasados. Dos de sus torpedos le acertaron en la proa, provocando graves daños, y un tercero quedó enterrado en el fango. Murieron una veintena de hombres tras la formidable explosión, pero este doble impacto poco centrado, pese a lisiar al *Littorio*, no comprometió su seguridad. Era un barco nuevo, que, bien construido, resistió el golpe. Mientras tanto, los bombarderos, dirigidos por el capitán Patch, atacaron en el mar Piccolo, colocando una bomba que no estalló en el *Trento* y otras en los destructores *Libeccio* y *Passagno*, además de en la base de hidroaviones.

Cincuenta por ciento; este parecía ser el rápido balance tras el primer ataque, en el que tres de los seis torpedos lanzados habían hecho blanco, dejando la tercera parte de la escuadra italiana fuera de combate. La noche, sin embargo, no había concluido, pero esta ley del cincuenta por ciento llegaría a perpetuarse con tenaz determinación. Mientras los aviones de Williamson volaban hacia Santa Maria di Leuca, a las nueve menos veinte, ya estaba lista a bordo del *Illustrious* la segunda oleada de diez aviones Swordfish, bajo el mando de J. W. Hale: cinco aviones torpederos, tres bombarderos y dos lanzabengalas, de los cuales uno se perdería y otro tuvo que regresar averiado, así que atacaron únicamente ocho aviones en Tarento, a partir de la medianoche; avisados, los italianos convirtieron los cielos de Apulia en un auténtico mar de fuego y balas trazadoras. No obstante, los pilotos británicos volvieron a reivindicarse; Hale, personalmente con su Swordfish, volvió a acertar ¡por tercera vez! con un torpedo al *Littorio*, en la otra banda de proa. Por su parte, el alférez Lea torpedeó al acorazado expuesto al norte, el *Duilio*; resulta singular comprobar que este blindado, también alcanzado en el centro como su gemelo el *Cavour*, solo sufrió un muerto y no corrió riesgo de hundimiento, aunque quedara borrado por el momento de la lista de buques en servicio activo. Otro Swordfish, el de Bayley y Slaughter, fue derribado falleciendo ambos tripulantes, y Torrens-Spence falló el tiro clavando también su

torpedo en el fondo, luego aprisionado —cuando se hundió— por el desventurado *Littorio*.



Suerte tuvo el magnífico acorazado superdreadnought Littorio de tener tan grande, flotable y hermosa proa, pues todos los torpedos que le lanzaron en la Segunda Guerra Mundial acertaron siempre en ella. En lo foto vemos al acorazado en el día de su botadura con la mitad de la artillería a bordo.

La audaz operación Judgement había terminado. A partir de la una de la madrugada, los once aviones supervivientes de la primera oleada comenzaron a aterrizar, con el alivio correspondiente, en el oscurecido *Illustrious*, seguidos después de los ocho de la segunda oleada. Misión cumplida. Casi la mitad de los torpedos (cinco) colocados en los acorazados enemigos, la mitad de la flota enemiga fuera de combate con solo dos aviones y una tripulación aérea perdidos. Este precio, a pesar del coste personal, era increíblemente bajo para lo que se había conseguido, y abría los ojos, en el otro extremo del mundo, al almirante japonés Isoroku Yamamoto, que trataba de llevar adelante su plan de ataque a Pearl Harbour. La Royal Navy le había enseñado el camino a seguir. Pero los éxitos británicos no se circunscribieron a la rada de Tarento; aquella noche aciaga para los italianos, al otro lado del «tacón» de la bota, los cruceros *Orion*, *Sydney* y *Ayax* sorprendieron, en el canal de Otranto, a cuatro mercantes italianos en lastre (*Premuda*, *Vado*, *Catalani* y *Locatelli*) que, escoltados por el torpedero *Fabrici* y el crucero auxiliar *Ramb III*, fueron inmediatamente destruidos a cañonazos gracias al radar, sin que pudiera escapar más que el *Fabrici*, con once muertos a bordo tras desigual combate.

El gran *Littorio* fue finalmente reparado, aun cuando permaneció más de un año en dique seco, y también el *Duilio*, pero el *Cavour*, rebotado, llegado el armisticio aún no estaba listo. De los tres acorazados italianos supervivientes, uno como sabemos (el *Cesare*) tenía heridas recientes aunque subsanadas, y el afortunado *Andrea Doria* estaba aún adiestrando a la dotación. Así que, en realidad, la potente escuadra fascista quedaba, por obra y gracia del ataque, reducida al flamante *Vittorio Veneto*, que, la primavera siguiente —como veremos en el próximo capítulo—, también conocería muy a su pesar el zarpazo de los torpedos británicos en Gaudo-Matapán. Casi todos los blancos, pues, fueron alcanzados por la aviación naval británica en el plazo de unos pocos meses, con eficacia verdaderamente asombrosa. Y esto nos hace preguntarnos: ¿qué habría sucedido si, en vez de atacar solo veinte

aviones británicos, lo hubieran hecho los cuarenta previstos inicialmente? Probablemente, toda la escuadra italiana habría sido eliminada por una buena temporada, y la Mediterranean Fleet habría logrado la supremacía absoluta en el canal de Sicilia y entorno de la isla de Malta durante 1941.

Pero, en realidad, esto no sucedió; a fines de noviembre, Campioni volvió a salir a la mar, valientemente, con el *Veneto* y el *Cesare*, pero en el encuentro de cabo Spartivento tuvo que hacer mutis por el foro en cuanto la cosa se puso fea. Quedó, eso sí, margen para la revancha con la gloriosa Decima Flotilla MAS, legendaria por sus hazañas durante la Gran Guerra. En la noche del 26 de julio de 1941, dos lanchas torpederas, amadrinando seis *barchinos* explosivos (que ya habían cosechado un gran éxito en Suda, Creta, durante la primavera, como veremos) y con dos «torpedos humanos» dirigidos por su inspirador, Teseo Tesei, aparecieron en silencio frente a la bocana del Grand Harbour de Malta, dispuestos a violentar la entrada del puerto para atacar los buques de su interior.



Los acorazados italianos de la Primera Guerra Mundial fueron víctimas principales del ataque a Tarento; aquí el *Giulio Cesare* reformado, al que se puede comparar con su anterior fotografía, alcanzado en punta Stilo pero que se salvó en Tarento, donde fueron torpedeados los *Cavour* y *Duilio*.

No habría, sin embargo, suerte esta vez: descubiertos por el radar británico, los jefes de las defensas esperaron a que estuvieran cerca para abrir fuego y desatar el infierno sobre los pequeños medios de ataque. Las lanchas, devastadas por las ametralladoras, resultaron una hundida y la otra capturada; todos los *barchinos* fueron exterminados, y de los dos «torpedos» o *maiali* uno fue capturado enredado en las obstrucciones y el otro se perdió. Murió Tesei con otros catorce valientes, y dieciocho hombres más cayeron prisioneros. A pesar de este fracaso, británicos e italianos irían estableciendo una especie de violento diálogo en el que, a los éxitos de las flotas británicas en la mar —Punta Stilo, Tarento, Gaudo-Matapán, etc.—, respondían los segundos con ataques de sus medios sutiles en Gibraltar, Malta, Creta o Alejandría, veremos con qué resultados. Y es que, en el fondo, a pesar de la supremacía que alcanzó el portaviones tras el ataque a Tarento, la guerra naval en el Mediterráneo no

acabó de perder del todo, gracias a los italianos, el carácter de guerrillas e incursiones valerosas adquirido en la Primera Guerra Mundial.

Gaudo-Matapán. La última batalla

TENTANDO A LA SUERTE

A veinte millas al suroeste de la isla de Creta —la de la civilización minoica y el legendario Minotauro (posible origen de la cultura tauromáquica)— existen dos pequeños islotes a los que tan solo llega un caique-ferri que enlaza con la población cretense de Sfakion. Al terminar la Segunda Guerra Mundial el mayor de ambos, Gavdos, apenas estaba habitado por trescientas familias; hoy día solo quedan setenta isleños, casi ermitaños, mientras que el cercano islote de Gavdopoula está deshabitado. Son enclaves típicamente mediterráneos, con buena temperatura la mayor parte del año y a los que solo afectan seriamente temporales del sur, pues la inmensa muralla de la isla de Creta los protege de mistrales y meltemis. Gavdos es un hito al doble de distancia de Nápoles que de Alejandría, próximo al Peloponeso, unas ciento treinta millas al sureste del cabo Matapán y a menos de la mitad del cabo Kriós occidental de la isla de Creta. Este es el ámbito, auténtico centro de gravedad geográfico de la guerra en el Mediterráneo después de Malta, en el que va a librarse la última gran batalla entre escuadras de buques de guerra en este mar, con grandes pérdidas de uno de los bandos. Después de Matapán, el Mediterráneo solo registra combates «logísticos», por los convoyes, o simples escaramuzas; y, hasta nuestros días, sus aguas no han vuelto a ver nada digno de tal nombre.

En Gaudo-Matapán se enfrentaron por última vez grandes buques de guerra; se cerraba así un amplio paréntesis desde la batalla de Zonchio: casi cuatrocientos cincuenta años de conflictos entre buques de guerra en un *Mare Nostrum* al que hoy el equilibrio de fuerzas presentes concede una perdurable paz. Los alcances y características de modernas armas y medios de detección —aparte de la presencia de la VI Flota americana— producen la casi imposibilidad de que vuelva a librarse un combate naval entre barcos que no sea incidente puntual. Por eso, Gaudo-Matapán resultó el canto del cisne para enfrentamientos en este mar; los buques de guerra, lejos de despedirse del Mediterráneo (donde operan a menudo), pueden descartar casi por completo luchar contra iguales, pues con total seguridad unos u otros serían destruidos por misiles o aviones antes de llegar al contacto y, por tanto, nadie lo intenta siquiera. Como las naumaquias romanas, las batallas navales entre buques pasan, a partir de Gaudo-Matapán, a la historia. De ahí la importancia de este

enfrentamiento librado en el sitio oportuno, no lejos de Lepanto, Zonchio o Navarino y Actium o Préveza, dominando el mar de Levante oriental.

Por lo demás, el origen de esta batalla hay que buscarlo en el último intento, casi desesperado brindis al sol, de la Regia Marina italiana por disputarle a la Mediterranean Fleet británica el dominio del *Mare Nostrum*. Duramente golpeada por la pérdida de la mitad de sus efectivos en Tarento, a los italianos solo pudo resarcirles del desastre la inutilización del *Illustrious*, como sabemos, en enero de 1941, por parte de los *stukas* alemanes. Este mismo mes, sin embargo, conocían un nuevo revés con la pérdida del estratégico puerto de Tobruk, en el norte de África, donde tuvieron que hundir el vetusto pero heroico crucero acorazado *San Giorgio*. Conscientes de que, de alguna manera, la Marina italiana debía responder a estos golpes, los italianos planearon para finales de marzo dos diferentes operaciones, próximas geográficamente: el día 26 de marzo unos pequeños destructores llevaron desde la isla de Milos a las proximidades de Suda, protegida bahía al noroeste de Creta donde habitualmente fondeaban buques de la Royal Navy, seis botes o *barchinos* explosivos bajo el mando de Luigi Faggioni, y, sin ser detectados, atravesaron las tres obstrucciones para estrellarse luego —abandonados por sus pilotos— contra varios mercantes y el crucero pesado británico *York*, que quedó con graves averías y terminó sus días rematado por los *stukas* junto con el monitor *Terror*, atrapado en Tobruk.

En paralelo a esta incursión con medios sutiles, se decidió la intervención de unidades rápidas de la flota, acorazados y cruceros, en un ataque a través del mar Egeo para interrumpir el tráfico marítimo enemigo entre el puerto de Atenas (El Pireo) y Alejandría; por esta vía los ingleses estaban pasando a Grecia un ejército de 55 000 hombres, que se consolidaba día a día. Participarían en él tres divisiones de cruceros, los viejos pero rapidísimos *Trento*, *Trieste* y *Bolzano*, los magníficos tipo *Washington Zara*, *Pola* y *Fiume* y los muy modernos y equilibrados *Garibaldi* y *Abruzzi*, con la cobertura del único acorazado rápido superviviente de Tarento, el *Vittorio Veneto*, y una docena de destructores. Era una operación atrevida de por sí, y, para no correr aún más riesgos a causa del poder aéreo británico, se trató de conseguir la colaboración del *Fliegerkorps X* alemán con base en Creta, que debería atacar bases y portaviones enemigos mientras sus cazas protegían la flota. Largas horas y farragosos trámites llevaron conseguir esta coordinación entre países del Eje, y se embarcó personal alemán en el *Vittorio Veneto*, esfuerzo, ya lo adelantamos, completamente inútil, pues si algo se aprendió en la II Guerra Mundial es que el avión que no lleva la flota (en un portaviones) no sirve para nada, llega tarde o no llega, y cuando interviene casi siempre lo hace mal, a veces atacando los buques propios o siendo repelido por «fuego amigo». Incluso en el Mediterráneo, mar relativamente pequeño, el portaviones significaba una diferencia crucial; pero ni Italia ni Alemania disponían de portaviones. El único miembro del Eje que contaba con este vital tipo de buque era Japón, por lo que resultaba imposible que alguno acudiera

a la lucha, pues este país no entró en guerra hasta diciembre, nueve meses después de Gaudo-Matapán.



El moderno acorazado *superdreadnought* italiano de quinta generación *Vittorio Veneto*, que resultó indemne en Tarento y fue protagonista principal de la incursión en el mar de Levante que concluiría con la batalla de Gaudo-Matapán, de la que escapó malparado.

La intrépida flota italiana se disponía, pues, a tratar de «robar la cartera» a la Mediterranean Fleet del almirante Andrew Browne Cunningham (ABC), que, aparte de contar con tres potentes acorazados tipo Queen Elizabeth —*Warspite*, *Barham* y *Valiant*—, un portaviones (*Formidable*) y una división ligera de cruceros, las VALF (Vice Admiral Light Forces, bajo el mando de Henry Daniel Pridham-Wippell, con los *Orion*, *Ajax*, *Perth* y *Gloucester*), con varias flotillas de destructores de escolta, estaba —como hemos dicho— a mitad de distancia que los italianos del sitio donde estos pensaban atacar y, por si todo esto fuera poco, hoy sabemos que conocía los planes italianos gracias a la red Ultra de espionaje de las comunicaciones alemanas, además de poder contar con el radar como arma secreta desconocida por los latinos. Así que el «carterista» lo tenía crudo, pues aparte de desconocer lo del radar y la red de espionaje, pensó que la Mediterranean Fleet permanecería, durante toda la operación, fondeada en Alejandría, supuesto peligrosamente erróneo con el que los mandos italianos trabajaron literalmente hasta encontrarse, en plena noche, ante los enormes cañones de 381 milímetros de los acorazados ingleses. Todo anunciaba, visto *a priori*, una completa aniquilación de la escuadra italiana, rápida pero mucho más débil. Estaban, literalmente, tentando a la suerte; pero, como reza el viejo lema: «Audaces fortuna iuvat».

Tratando de despertar la atención lo menos posible, el imponente *Vittorio Veneto*, con la insignia del almirante Angelo Iachino, zarpó de Nápoles en la noche del 26 de marzo de 1941, al tiempo que los *barchinos* explosivos de Faggioni atacaban valerosamente en Suda. En este mes la temperatura del Mediterráneo es la más baja del año, así que el acorazado, con cuatro destructores de escolta, encontró una espesa

niebla, que se mantuvo durante la madrugada, y provocó que el *Fliegerkorps X* renunciara a la operación por «adversas condiciones climatológicas», con lo que la escuadra se quedó —por si algo faltaba— nada más empezar sin cobertura aérea. Aún así, Iachino siguió adelante, y atravesó el estrecho de Mesina para encontrarse con la Primera División de Cruceros del vicealmirante Sansonetti (*Trento, Trieste y Bolzano*), que le aguardaba. La Segunda División del vicealmirante Cattaneo (*Pola, Zara y Fiume*) efectuaría su incorporación más adelante, tras navegar por el mar Jónico durante el día 27, rumbo al islote de Gavdos, al sureste del cabo Matapán.

Durante la mañana de este día, la Mediterranean Fleet de ABC estuvo, en efecto, fondeada en Alejandría, donde la ubicó el espionaje y la observación aérea italoalemana. Sin embargo, estos medios no se enteraron de que, aquella misma tarde, toda la escuadra británica del Mediterráneo se hizo a la mar, rumbo al islote de Gavdos (del que se encontraba mucho más cerca) para interceptar a la flota italiana. Su exploración aérea —un Sunderland cuatrimotor despegado de Atenas— ya había descubierto, poco después del mediodía, los buques italianos navegando hacia el sureste, lo que para estos fue el peor de los presagios. Visto, además, que los aviones alemanes no aparecían por ninguna parte, se valoró juiciosamente suspender la operación. Pero el estado mayor naval italiano (Supermarina) estaba muy presionado por los estrategas del Tercer Reich, deseosos de obstaculizar el envío de soldados ingleses a Grecia, así que se ordenó a Iachino seguir adelante y se suspendió el ataque de los cruceros en el Egeo. Quedó entonces, como objeto único, la interrupción del tráfico marítimo británico al sur de Creta, donde se libraría la batalla.

Transcurrió la noche con calma tensa y suspicaz, pues ambos adversarios presagiaban la inminente batalla, aunque los británicos tuvieran la casi absoluta seguridad de ganar, contaran con mejores medios y, por lo tanto, la desearan con fervor. Los italianos, avanzando a ciegas y alejándose de sus bases para internarse en el avispero del mar de Levante oriental, solo podían formular sospechas.

YO TE PERSIGO, TÚ ME PERSIGUES

Al amanecer del 28 de marzo, ambas escuadras estaban a solo 175 millas y se dirigían la una hacia la otra. Los buques italianos navegaban al noroeste de los británicos, al rumbo 97° verdadero. Cattaneo acababa de incorporarse al grupo del *Vittorio Veneto* con sus tres cruceros, colocándose por la amura de babor de la formación, a veinticinco nudos de velocidad. Las emociones de este agitado día comenzaron a las siete de la mañana, cuando el hidroavión de exploración del crucero *Bolzano* descubrió las VALF de Pridham-Wippell a solo cuarenta y cinco millas de distancia. Iachino los tomó por la escolta de un convoy y, seguro de que la *Mediterranean Fleet* seguía inactiva en Alejandría, aumentó a veintiocho nudos para atacar cuanto antes. Un avión Swordfish del portaviones *Formidable* descubrió a los

italianos y avisó a Pridham-Wippell, pero este pensó que lo habían visto a él, y prosiguió con sus cuatro cruceros contra toda la flota italiana.

El contacto se produjo sobre las ocho; Pridham-Wippell se dio cuenta de dónde estaban los buques italianos cuando los tres cruceros de Sansonetti, a unas doce millas de distancia, comenzaron a disparar sobre él. Rápidamente, invirtió el rumbo y aumentó a 31 nudos, intentando atraer la escuadra italiana sobre la Mediterranean Fleet. En aquel momento, Angelo Iachino, persiguiendo con su acorazado y ocho cruceros a Pridham-Wippell, navegaba sin saberlo directo hacia los veinticuatro monstruosos cañones de 381 milímetros de los tres blindados británicos, con solo nueve cañones del mismo calibre del *Vittorio Veneto* para oponérseles, visto lo cual, ABC se frotó las manos y decidió no atacar aún con los aviones del *Formidable*, que habrían podido ahuyentar a los italianos.



El acorazado británico *Valiant*, de la serie Queen Elizabeth de la Primera Guerra Mundial, pero muy modificado en período de entreguerras, formó con sus hermanos *Warspite* y *Barham* la espina dorsal de la Mediterranean Fleet británica que derrotó a la escuadra italiana en Gaudio-Matapán.

No tuvo en cuenta, sin embargo, el olfato del almirante Iachino, que, juzgando ya la sorpresa imposible para caer sobre un convoy, a las nueve y tras la emocionante persecución de las VALF durante una hora decidió suspender la operación e invertir el rumbo, poniendo todos los buques italianos el 300° de vuelta a casa. ¿Presintió que iba derecho al abismo o fue solo el sensato razonamiento de que, en aquel peligroso juego, podía perder mucho más que la posible ganancia? Seguramente lo segundo, pero el caso es que acertó. Sin embargo, se había aventurado ya tanto en aquella primera persecución, que ya nada le libraría de los aviones torpederos británicos del *Formidable*. No obstante, creyó que aún quedaba margen para una última jugada: tras hora y media de confusos informes de exploración y un análisis erróneo de los mismos, Iachino decidió dar un sorpresivo rodeo sobre los cuatro cruceros de Pridham-Wippell —que ahora le perseguían a él— para sorprenderlos entre el acorazado y los numerosos cruceros italianos presentes.

El enorme *Vittorio Veneto* invirtió el rumbo y, media hora después, ya tenía a la vista los cruceros de Pridham-Wippell, encabezados por el *Orion*. Este vicealmirante inglés le pidió señal de reconocimiento y, por toda respuesta, empezó a ver cómo enormes proyectiles de 381 milímetros del acorazado italiano, que podían volatilizar sus buques, empezaban a caer a su alrededor. Otra vez tocaba a las VALF escapar y salir corriendo, hacia el sur, a las once de la mañana, mientras los destructores británicos de escolta tendían espesas cortinas de humo para esconder los cruceros del *Vittorio Veneto*. La Primera División de Sansonetti, mucho más poderosa que las VALF —artillería de 203 milímetros frente a la de 152 milímetros británica— acababa de unirse al *Veneto*, poniendo a Pridham-Wippell en comprometidísima situación, cuando de forma muy oportuna aparecieron ¡al fin! los torpederos Albacore biplanos del *Formidable*, evolución modernizada del Swordfish protagonista del ataque a Tarento.

A las once y cuarto atacaron seis aviones del capitán de corbeta Saunt, lanzando en dos secciones tres torpedos por ambas amuras del acorazado italiano. Navegando a toda máquina, el *Vittorio Veneto*, con la caña metida a estribor, describió un rápido giro de 360°, evitándolos a todos Pero Iachino, comprendiendo que ya estaba bien de correr riesgos, arrumbó definitivamente al 300° y renunció a la destrucción de las VALF, que escaparían indemnes. Pridham Wippell no percibió la maniobra; continuó rumbo hacia la Mediterranean Fleet, y la encontró a las doce y media. ABC le preguntó dónde estaba el enemigo, y recibió la respuesta de que «hacía una hora que no lo veían». A Cunningham no le debió de gustar mucho que las VALF hubieran perdido el rastro, y las envió inmediatamente en seguimiento de Iachino. La persecución mutua parecía ser el deporte favorito aquella mañana.



El biplano torpedero Fairey Albacore era la modernización y puesta al día del veterano Swordfish para la Fleet Air Arm, y consiguió torpedear, durante la batalla de Gaudo-Matapán, al acorazado *Vittorio Veneto* y al crucero *Pola* operando desde el portaviones *Formidable*.

Mientras tanto, los buques italianos se enfrentaban tanto a torpederos del *Formidable* como a bombarderos y torpederos británicos procedentes de los

aeródromos de Creta, isla ya muy próxima. Después de superar otros tres sucesivos ataques aéreos, poco después de las tres de la tarde atacó otra escuadrilla de Albacore del Formidable, bajo el mando del capitán de corbeta Dalyell-Stead. De nuevo el *Vittorio Veneto* viró a estribor y evitó dos torpedos lanzados a unos mil metros, pero Dalyell-Stead, dispuesto a no fallar, lanzó el suyo más cerca, y fue derribado y muerto instantáneamente con sus dos tripulantes. Pero su torpedo alcanzó la aleta de babor del acorazado italiano con un gran estampido; otros dos torpedos pasaron rascando su popa, donde una bomba cayó en el agua.

Gravemente averiado, el *Vittorio Veneto* fue perdiendo andar hasta quedar completamente detenido, al garete, sobre las olas, incapaz de seguir adelante y a la espera de que los acorazados británicos, muy cercanos, acudieran a darle el golpe de gracia.

El torpedo del heroico Dalyell-Stead había producido una enorme brecha por la que entraron casi cuatro mil toneladas de agua en el casco del blindado. La hélice externa de babor quedó destrozada, y la interna, con el eje desalineado, no se podía usar. Pero, realizando un notable esfuerzo, los maquinistas italianos lograron poner en movimiento el maltrecho *Vittorio Veneto* con la máquina y hélice externa de estribor. Como el timón, también averiado, no funcionaba con servo, se pasó a gobierno de mano y el *Vittorio Veneto*, renqueante, reanudó el camino a casa a poco más de quince nudos antes de las cinco de la tarde. Media hora después, entró en servicio también la máquina interna de estribor, y el buque pudo alcanzar los diecinueve nudos. De los ciento setenta mil caballos de su planta, de momento solo podía aprovechar la mitad.

Era velocidad insuficiente, de todas maneras, para librarse de los acorazados de la Mediterranean Fleet que, apenas a sesenta millas por su popa, navegaban, con la mar llana como un plato, a veintidós nudos. Estaban algo retrasados pues el *Warspite* había sufrido una inoportuna «rascada» de fondos al salir de Alejandría, y dio alrededor de veinte nudos durante la primera parte de la operación. De no ser por este incidente fortuito es probable que, tras el torpedeamiento del *Veneto*, los *Warspite*, *Valiant* y *Barham* —veteranos de la batalla de Jutlandia, pero modernizados en el período entreguerras— lo hubieran atrapado por la tarde y aniquilado con total superioridad. En cualquier caso, los ingleses se dieron cuenta enseguida de que el mejor buque enemigo estaba averiado, es decir, que lo más difícil (acertar el blanco) ya estaba hecho y solo tenían que alcanzarlo para acabar con él. Para ello, el *Formidable* lanzó otra vez al ataque la escuadrilla del capitán de corbeta Saunt, poco después de que el *Veneto* lograra alcanzar los diecinueve nudos; su misión era lisiarlo definitivamente para ponerlo en bandeja a los acorazados de ABC. A las seis y veinte, estos estaban a solo cuarenta y cinco millas del *Vittorio Veneto*, siguiendo su rastro de bestia herida. Cunningham envió también contra él tres flotillas de cuatro destructores cada una para que intentaran torpedearlo durante la noche. La

persecución se afianzaba, finalmente, del lado británico, con peligro mortal en los talones para los italianos.

Iachino comprendió que sus enemigos no renunciarían fácilmente a cobrar pieza tan sabrosa como el *Veneto*, pero, convencido aún de que la flota enemiga no estaba en la mar, razonó que el único peligro para el acorazado provenía de los ataques aéreos y unidades menores que intentaran torpedearlo durante la noche; diseñó para ello una «muralla móvil» de cruceros y destructores que literalmente envolvieran al acorazado como una croqueta, haciendo imposible que se pudiera apuntar sobre él o alcanzarle con un torpedo. Esta formación se hizo colocando los tres cruceros de Cattaneo por babor y los de Sansonetti por la otra banda, cubriendo la proa y la popa con cuatro destructores, y tres más por cada costado para proteger los cruceros; el destructor *Granatiere* abría la formación, y el *Alpino* era el farolillo rojo. Los cruceros *Garibaldi* y *Abruzzi* se mandaron de vuelta a casa. Como toda formación, tenía ventajas, pues era prácticamente imposible que un torpedo alcanzara al buque italiano más valioso, el *Vittorio Veneto*, pero también inconvenientes, puesto que si se tiraba un torpedo al bulto, casi con toda seguridad alcanzaría a alguien, crucero o destructor. El almirante italiano aceptó este riesgo y, puestos en su lugar, seguramente hemos de reconocer que, de nuevo, acertó.



El crucero *Pola*, excelente buque italiano tipo Washington que no tendría suerte en Gaudo-Matapán. Formaba parte de la cortina protectora del *Vittorio Veneto* y acabó recibiendo un torpedo que le dejó en completo *black-out*, por lo que fue hundido sin poder combatir ni causar rasguño al enemigo.

A las seis de la tarde, a causa de un problema de lubricación, el acorazado italiano tuvo que moderar de nuevo, ya que la Mediterranean Fleet se acercaba cada vez más. El sol se puso antes de las siete; en cuanto se empezaron a escuchar motores aéreos, Iachino ordenó a los destructores *Granatiere* y *Fulmine*, por la proa, y a los *Bersagliere* y *Alpino*, por la popa, tender cortinas de humo, que envolvieron la formación en una nebulosa insondable. El ataque aéreo se produjo a las siete y media,

con la flota italiana navegando al 300° verdadero tras una pequeña corrección. Los aviones torpederos procedentes del *Formidable* y *Creta* encontraron un impresionante barraje de fuego antiaéreo que iluminaba la noche, nublada por el humo artificial. La flota italiana era prácticamente invisible, pero los pilotos británicos tiraron sus torpedos aproximadamente al centro de aquella gigantesca clepsidra de humo y luces, simplemente esperando que hubiera suerte. La hubo. El crucero *Pola* se encontró de repente casi encima de su matalote de proa, el *Zara*, y el comandante De Pisa no había hecho sino ordenar «parar» las máquinas cuando el torpedo lanzado por el piloto Williams alcanzó a este crucero justo en el centro, debajo de la quilla, partiéndole el espinazo y haciéndole embarcar cuatro mil toneladas de agua, por lo que quedó con todas las calderas vacías, al garete y sin propulsión ni energía alguna, en completo *black-out*. Con el enemigo apenas a cuarenta millas por la popa, inerme, sin poder disparar un cañón, el *Pola* era pérdida segura.

Hacia las ocho de la noche volvió la calma. El acorazado italiano se había salvado y podía moverse a la velocidad precisa para escapar, lo que devolvió a los italianos un cierto optimismo. Llegaron entonces a Iachino informaciones de demoras radiogoniométricas y exploración aérea informándole de la presencia de la Mediterranean Fleet en la mar, que, si hubiera aceptado como buenas, se podían haber saldado con una batalla de Matapán muy poco cruenta para Italia. El almirante italiano, otra vez con gran acierto, casi a las nueve de la noche ordenó poner rumbo 323° de forma intempestiva; como la Mediterranean Fleet continuaba al 300°, este cambio hizo que ABC perdiera definitivamente el rastro de su presa.

Quedaba, eso sí, el indefenso crucero *Pola*; los italianos no habrían podido hacer nada por él con la Mediterranean Fleet en los talones, y se vieron obligados a dejarlo abandonado a su suerte. Alcanzado por los acorazados ingleses, sin poder disparar un solo tiro, hubiera sido echado a pique por su propia tripulación para evitar que lo capturara el enemigo. Los naufragos habrían sido recogidos y todo habría terminado con apenas unas pocas víctimas por ambas partes. De forma, sin embargo, absolutamente trágica, esto no sucedería; Iachino pensó que la flota detectada eran las VALF de Pridham-Wippell, pues continuaba aferrado a su idea de que la Mediterranean Fleet no estaba en la mar. Fue una verdadera lástima. Si al menos hubiera admitido la posibilidad... Pero ¿cómo dejar abandonado el *Pola*? Concluyó, no sin lógica, que no debería haber peligro en ir a rescatarlo, de lo que se tendrían que ocupar buques de su propia división, bajo el mando de Carlo Cattaneo, a quien envió en su ayuda a las ocho y cuarto. La fase más trágica y atroz de la batalla de Gaudo-Matapán estaba a punto de dar comienzo.

UNA TREMENDA FATALIDAD

Iachino ordenó a Cattaneo ir en busca del *Pola*, pero, por motivos nunca bien aclarados, en el puente del *Zara* no se enteraron. Lo demuestra que, casi a las nueve, Cattaneo pidiera permiso al *Vittorio Veneto* para ir en auxilio del *Pola*, e Iachino se lo concedió. Pocos minutos más tarde, los cruceros *Zara* y *Fiume*, seguidos por cuatro destructores (*Gioberti*, *Oriani*, *Alfieri* y *Carducci*), invirtieron el rumbo para perderse en la noche, rumbo, literalmente, al infierno, puesto que, como sabemos, en la estela de la escuadra italiana venían no solo los cuatro cruceros de las VALF, sino también la Mediterranean Fleet al completo.

Eran unos hermosos cruceros aquellos que se perdieron en la noche, para siempre, directos al desastre. Construidos a principios de los años treinta con especificaciones del Tratado de Washington, tenían una notable protección que les permitía aguantar bien cañonazos de hasta 152 milímetros de calibre, es decir, que les hubieran podido disparar los buques de las VALF de Pridham-Wippell. Su artillería principal, ocho cañones de 203 milímetros, habría sido letal para estos cruceros, que contaban también con dieciséis cañones de 100 milímetros. Sus máquinas, con ocho calderas y dos grupos de turbinas, podían entregar 95 000 caballos para una velocidad de treinta y tres nudos. Magníficos barcos, en efecto, bautizados con nombres de ciudades que fueron para Italia tras la Gran Guerra: *Zara* es la actual Zadar croata, fundada por los liburnios, marinos de la Antigüedad; *Pola* es la Pula de la península de Istria con un magnífico puerto y anfiteatro romano, en Croacia también; *Fiume*, hoy Rijeka, es donde nació el torpedo de mano del genial Lippi, reconocido incluso por el propio Whitehead. El restante crucero de la serie, bautizado por la fronteriza *Gorizia*, única ciudad que se conserva italiana (aún a medias), se libró del desastre de Matapán por estar en obras y quedó como único superviviente, aunque, como sus hermanos, tampoco sobreviviría a la Segunda Guerra Mundial.

En buena lógica, antes de toparse con la imponente Mediterranean Fleet, los dos cruceros y cuatro destructores de Cattaneo tenían que encontrar, en medio de la noche, a Pridham-Wippell o a los destructores que ABC mandó en busca del Veneto. Pero a estos últimos se les dio el rumbo 286°, que los dejó fuera de combate. El almirante Cunningham esperaba ansiosamente algún resultado, y este llegó pasadas las ocho y media, cuando el *Orion*, crucero líder de las VALF, detectó en su pantalla de radar la inmóvil sombra del *Pola*, señalándola a la Mediterranean Fleet. ¿Qué buque podía ser aquel? ¿Tal vez el averiado *Vittorio Veneto*, con sus letales cañones de 381 milímetros? Prudentemente, Pridham-Wippell siguió adelante, al rumbo 310°, a la caza de la flota italiana como se le había ordenado. Los siguientes en la lista del *Orion* deberían haber sido los seis buques de Cattaneo, al rescate del *Pola*, pero, increíblemente, en aquel momento se le averió el radar, lo que permitía que el *Zara* y el *Fiume*, con sus destructores, se cruzaran con las VALF en plena noche. La fatalidad iba a permitir que Cattaneo, en vez de tener remota posibilidad contra Pridham-Wippell, siguiera su curso imperturbable hasta encontrar a los acorazados de la Mediterranean Fleet.



Los cuatro cruceros italianos tipo *Zara* fueron de los mejores de la Segunda Guerra Mundial, pero solo el *Gorizia* sobreviviría a la batalla de Gaudo-Matapán, mientras el resto protagonizaban la gran tragedia del evento.

Los cinco buques de guerra italianos navegaban despreocupadamente, en línea de fila, entre las sombras, sin sospechar el avispero en que se estaban metiendo. Al frente de la formación iba el *Zara*, bajo el mando del capitán de navío Corsi, con el vicealmirante Cattaneo a bordo, y al que seguían el *Fiume* y los destructores. Iban todos a media máquina en medio de una mar llana como un plato, sin apenas viento, tratando de localizar al *Pola* mientras los contramaestres preparaban el cable de remolque. Fueron llegando así, sin dificultad alguna, a un paraje a la altura del cabo Kriós cretense, con dirección al islote de Gavdos, sin la menor idea de que, en aquel momento, un enemigo silencioso y aplastante se hallaba por su banda de babor, tan solo a cuatro millas de distancia, preparándose para llevar a cabo su completa aniquilación.

Serían las diez y media de la noche cuando unos enormes estampidos pusieron espanto en el alma de los italianos, seguidos de los enormes proyectiles de 381 milímetros británicos que llegaban ya para destruir todo cuanto encontraran a su paso en ambos cruceros. Aquellos monstruos feroces penetraban aullando terroríficamente los cascos de los buques italianos, estallaban provocando decenas de muertos, arrasaban cubiertas, hacían volar por los aires torres enteras de artillería con sus cañones y sembraban, como el apocalipsis, devastación inenarrable allí por donde pasaban. Lo que, durante el día, apenas había sido un emocionante juego de barcos rápidos persiguiéndose unos a otros y aviones haciendo puntería con sus torpedos, se había transformado ahora, en la noche, en cruel matanza por obra y gracia de la guerra que enfrentaba a Italia y Gran Bretaña por el dominio del *Mare Nostrum*. Hombres disciplinados, bien entrenados y capaces sucumbían a racimos completamente sorprendidos, en sangriento sacrificio, a bordo de los cruceros italianos, sin poder replicar o tan solo saber por qué morían, en tragedia espantosa que quiso alumbrar la perversa fatalidad.

El infortunado *Zara* fue alcanzado, por salvas completas, cuatro veces por el *Warspite*, cinco por el *Valiant* y otras tantas por el *Barham*. Completamente destrozado desde la proa hasta la segunda chimenea, este crucero quedó fuera de combate desde las primeras andanadas, perdió el rumbo y se dirigió, al albur y con una escalofriante cabellera de fuego, hacia la flota inglesa, como si quisiera alcanzar con la punta de sus dedos ensangrentados al invisible enemigo que le asestaba estocadas mortales desde las sombras. Los escasos supervivientes se congregaron en la toldilla intentando poner a salvo a los heridos y mantener a flote el buque, que aguantaría mucho tiempo así, inútil como el *Pola* pero, a diferencia de este, golpeado hasta el K. O. y convertido en un infierno llameante. Por fin, poco después de las dos y media de la madrugada, aquel altar llameante que era el *Zara* fue rematado por el destructor británico *Jervis* y desapareció de la superficie de la mar, sobre la que volvió a reinar la oscuridad. Perecieron, entre muchos más, el capitán de navío Corsi y el vicealmirante Cattaneo.

Lo del *Fiume* fue aún peor: resultó alcanzado por dos salvas del *Warspite* y una del *Valiant*. No hacía falta nada más, pues, con cada una de ellas, llegaban ocho descomunales proyectiles de casi una tonelada de peso que, disparados a tan corta distancia, tenían la máxima capacidad destructiva posible. Uno de estos meteoros implacables atravesó el casco por el centro y estalló, catastróficamente, por la banda de estribor del *Fiume*, haciendo pensar a su dotación, con toda lógica, que les había alcanzado un torpedo. Por el enorme boquete comenzó a entrar el agua incontenible, y este daño se añadió al de los otros disparos, que arrasaron la cubierta, mataron al personal de la artillería secundaria e hicieron reventar las calderas, dejando el buque desmantelado. Cada crucero de este tipo llevaba ochocientos cuarenta oficiales y marineros, de los que morirían la mayor parte esta noche trágica. El *Fiume* apenas resistió tres cuartos de hora a flote y se hundió, tras ser abandonado por su menguada dotación, a las once y cuarto. De los destructores que iban por detrás, solo uno, el *Gioberti*, último de la formación, escaparía indemne; el primero, *Alfieri*, que navegaba como matalote de popa del *Fiume*, fue tomado como blanco por la artillería secundaria de los acorazados británicos y alcanzado en el centro por varios proyectiles de 152 milímetros que lo dejaron al garete hasta ser rematado y hundido por el destructor inglés *Havock*. El *Carducci* se llevó dos salvas y se hundió también con gran parte de la dotación, y el *Oriani*, dañado en la máquina de proa por un proyectil, quedó al garete pero luego pudo renquear a duras penas y ponerse a salvo.

Podría pensarse que los británicos no necesitaron emplear tanta potencia para liquidar estas unidades enemigas, produciendo masacres de centenares de víctimas. Pero lo cierto es que actuaron de forma completamente ortodoxa, pues no sabían si los que llegaban eran el *Vittorio Veneto*, los cruceros de Cattaneo o los de Sansonetti, aparte de que a un enemigo sorprendido no se le puede dar margen de reacción, pues lo utilizará para acudir a las armas y producir daños y muertos propios. Lo cierto es que la descripción británica del aquelarre de Gaudo-Matapán no deja lugar a duda de

que los propios ejecutantes estaban horrorizados por la destrucción que ocasionaban sobre los buques italianos; se trataba, al fin y al cabo, de marinos de guerra como ellos, que podían encontrar en cualquier lance de guerra una suerte similar. De hecho, le sucedería al acorazado *Barham*, fulminantemente hundido con toda su gente ocho meses después por un submarino alemán (U 331) en el Mediterráneo, con la pérdida de ochocientos setenta hombres de su dotación: cifra casi idéntica a la de un crucero tipo *Zara*, con el que ahora descansa en el fondo del mar.

Los cruceros italianos de la Segunda División, con los cuatro destructores, habían sido descubiertos diez minutos antes de ser destruidos por el radar del portaviones *Formidable*; en aquel momento, la Mediterranean Fleet del almirante Cunningham estaba pendiente del contacto «enganchado» a las diez de la noche en el radar del *Valiant*, que, como se puede suponer, era el inmóvil *Pola*. Pero los británicos, repetimos, no lo sabían, por lo que apuntaron todos sus poderosos cañones hacia él temiendo que fuera el tocado *Vittorio Veneto*, al que habría que aniquilar a cañonazos. Aparecieron entonces, inesperadamente y cruzándoles la proa de babor a estribor, los cruceros y destructores de Cattaneo, sorprendiendo por completo a los acorazados ingleses —*Warspite*, *Valiant* y *Barham*—, que desencadenaron el demoledor ataque sobre ellos que hemos visto. Pero muy tranquilos no quedaron tras el sobresalto, puesto que, tras destruir a los italianos, recibieron aviso de un nuevo buque en la oscuridad, y por tercera vez todos los cañones apuntaron hacia él. El estado mayor del almirante Cunningham tuvo el tiempo justo de ordenar «alto el fuego», pues los tres iracundos titanes se disponían a disparar sobre el *Formidable*, que navegaba apartado de ellos.

Son las confusiones, circunstancias e imprevistos que pueden producirse en combate, durante la noche. Hasta entonces, habían favorecido al inerme *Pola*, que, ignorado por todos, fue horrorizado espectador del fin de sus compañeros de división no lejos de donde se encontraba. Su comandante, el capitán de navío De Pisa, no se hizo ilusiones de lo que les esperaba y ordenó abrir los grifos de fondo y abandonar el buque. Se hizo con bastante orden, pero, una vez en los botes, hacía frío —marzo— y el *Pola* tardaba en hundirse, por lo que se decidió regresar a bordo, lo que hicieron unos trescientos tripulantes. Surgió entonces, de entre las sombras, la decimocuarta flotilla británica de destructores del capitán de navío *Mack*, con los *Jervis*, *Nubian*, *Janus* y *Mohawk*; el primero venía, como sabemos, de rematar al *Zara*, y, asombrado de encontrar aquel buque silencioso e inmóvil en la noche, comunicó a ABC que ¡era el *Vittorio Veneto*!, lo que debió hacer saltar de nuevo al almirante de la Mediterranean Fleet. ¡Al fin tenía la ansiada víctima en sus manos! Mas pronto se deshizo el equívoco y ABC quedó con su gozo en un pozo.



Henry D. Pridham-Wippell, que, con los cruceros de las VALF —*Orion*, *Ajax*, *Perth* y *Gloucester*— operando autónomamente, actuó en Gaudo-Matapán como fuerza de vanguardia y exploración de la Mediterranean Fleet del almirante Cunningham, aceptando grandes riesgos.

El *Jervis* se abarló al *Pola* y lo abordó con un grupo armado. De Pisa no ofreció resistencia, el barco se hundía y no quedaba otra que ponerse a salvo. Así fue como el agresivo atacante se transformó en oportuno rescatador de la mayor parte de la dotación italiana, llevándose 258 náufragos luego disparó dos torpedos contra el *Pola* y este se hundió a las cuatro de la madrugada, elegantemente, sin causar daños al enemigo ni a su propia tripulación. La batalla de Gaudo-Matapán había terminado. Cunningham comprendió que, sin la más remota idea de por dónde se movía la flota italiana, y con las fuerzas de vanguardia —las VALF— con el radar averiado, proseguir la cacería solo conduciría a que el día siguiente el *Fliegerkorps X*, con base en Sicilia, le atacara desde el aire, y ya tenían la lección del *Illustrious* para no exponer el *Formidable* ni ninguno de los acorazados a semejante riesgo. Los italianos habían tenido bastante; la Mediterranean Fleet conjuró el riesgo sobre los convoyes que se dirigían de Alejandría a Grecia, y el averiado *Vittorio Veneto*, aunque tuvo que ser finalmente tomado a remolque, lograba entrar en Tarento el 29 de marzo por la tarde. No regresaban con él, desgraciadamente, los tres buques de la Segunda División del vicealmirante Cattaneo, desaparecidos para siempre en aguas entre el cabo Matapán y el islote de Gavdos junto con dos destructores (*Alfieri* y *Carducci*). Las pérdidas británicas fueron de tan solo un avión, el de Dalyell-Stead, con sus tres tripulantes, pero las italianas nunca han estado demasiado claras, y se barajan alrededor de tres mil desaparecidos, lo que produjo enorme conmoción en Italia e hizo reaccionar al propio Benito Mussolini, que terminó por reconocer que la culpa era suya por no haber construido portaviones para la Regia Marina. Como la aviación con base en tierra, llegaba el dictador fascista tarde para servir de algo a sus sacrificados marinos. En realidad, contando con los supervivientes del *Pola* y considerando entre el 80 y el 85% de las tripulaciones de los barcos italianos

perdidos, se obtiene una cifra de desaparecidos de alrededor de dos mil trescientas personas. Discutir, no obstante, semejantes cifras cuando no son números sino una multitud de marinos quienes no regresaron a casa nunca más, casi parece tremenda falta de respeto.

No parece, sin embargo, que la rotunda victoria tuviera mucha trascendencia en Gran Bretaña: en la biografía de Winston Churchill firmada por Roy Jenkins ni siquiera se menciona, ocupado como estaba el primer ministro británico a la sazón levantando la moral del país tras los recientes bombardeos aéreos alemanes. El 6 de abril, apenas una semana después de la batalla, Hitler invadió Grecia y Yugoslavia, el 13 cayó Belgrado en poder de las tropas del Eje y el 24 se rindieron los griegos. Cuarenta y cinco mil soldados británicos trasladados a Grecia tuvieron ahora que intentar escapar, pero se perdieron doce mil y treinta y dos mil se trasladaron a Creta, donde, finalmente, durante el mes de mayo, la Mediterranean Fleet tuvo que sacarlos, «la más caótica de las cuatro evacuaciones llevadas a cabo hasta el momento», teniendo en cuenta Dunkerque, Noruega y Polonia. Diecisiete mil soldados pudieron al fin ponerse a salvo en Egipto tras sacrificar tres mil muertos, dejarse doce mil prisioneros y pagar la «factura» de los ataques de la Luftwaffe con prácticamente toda la flota de ABC hundida o averiada.

La *vendetta* italiana llegaría algo después, en diciembre de 1941, cuando el submarino Sciré, bajo el mando de Valerio Borghese, puso en el agua, a pocas millas de Alejandría, tres torpedos humanos tripulados por los marinos italianos Durand de la Penne, Marceglia, Martellotta, Bianchi, Marino y Schergat. Media hora antes de la medianoche, estos tres torpedos —también conocidos como «cerdos», uno de los cuales puede verse en el Museo Histórico Naval del Arsenal de Venecia— penetraron en el puerto de Alejandría y colocaron su carga explosiva bajo los acorazados *Valiant*, *Queen Elizabeth* (cabeza de serie sustituto del *Warspite* y el desaparecido *Barham*) y el petrolero *Sagona*. A partir de las seis de la madrugada las cargas explotaron y se hundieron, gravemente averiados, los dos acorazados y el petrolero. Era, unido al hundimiento del *Barham*, la venganza por Tarento y Gaudo-Matapán: dos acorazados rápidos y dos lentos italianos por dos blindados modernizados británicos echados a pique en puerto, y tres cruceros pesados italianos hundidos para siempre por otro acorazado británico en el mismo rumbo. Desde luego, ni uno ni otro adversario podían decir que las cosas fueran fáciles en un mar donde el portaviones se había consolidado, definitivamente, como futuro buque de combate principal de las flotas: quien lo tuvo fue el ganador.

El convoy Pedestal. Guerra subordinada en el Mediterráneo

UN PERVERSO EFECTO MARIPOSA

Con la batalla de Matapán concluye la guerra entre escuadras en el Mediterráneo durante la Segunda Guerra Mundial; ninguno de los adversarios fue destruido ni se impuso definitivamente, pero Tarento y Matapán habían demostrado que el que no dispusiera de portaviones en operaciones navales corría riesgos inaceptables y tenía todas las de perder. La Armada italiana no podía desafiar la hegemonía impuesta por los marinos británicos mientras estos conservaran el poder aeronaval en el eje Gibraltar-Malta-Alejandría. Al tener, sin embargo, entre tres y cuatro acorazados operativos en las bases de Nápoles o Tarento, los italianos seguían siendo potencialmente peligrosos en el ámbito del canal de Sicilia y, de hecho, volverían a lanzarse al ataque en el nuevo tipo de guerra que iba a imponerse: la lucha por los convoyes que cruzaban las aguas del *Mare Nostrum*.

Y es que las circunstancias de una guerra tan amplia iban a influir poderosamente en el Mediterráneo. En la primavera de 1941 la superioridad naval británica no había podido evitar el desastre de Creta, isla que se perdió a manos del Eje, lo que obligó al ejército aliado a retirarse de Grecia a Egipto. La concentración de fuerza en África era oportuna, porque en abril la decimoquinta división *panzer* alemana, bajo el mando del general Erwin Rommel, llegó también a Libia desde Italia, y descargó un contundente golpe sobre las tropas de *sir* Archibald Wavell, al que obligó a deshacer todo el camino avanzado contra las tropas italianas hasta consolidar una precaria línea defensiva entre la frontera egipcia y Tobruk. Churchill se dio cuenta de la importancia que adquiriría Malta en este escenario, pues desde ella se podía yugular el aprovisionamiento y refuerzos de Rommel y su ya incipiente *Africa Korps*, que se formó uniendo los ejércitos alemán e italiano en el norte de África; en consecuencia, envió un primer refuerzo para aquella isla en la llamada operación Tiger, con cinco buques mercantes cargados con trescientos carros de combate, ciento ochenta cañones y casi sesenta aviones Hurricane de caza que saldrían de Gibraltar, mientras Alejandría enviaba petroleros con veinticuatro mil toneladas de combustible desde el otro extremo del Mediterráneo.

Se iniciaba así una sorprendente «guerra naval subordinada» a la propia guerra de los ejércitos en África, pues mientras Rommel y Wavell (sustituido este luego por el mariscal Montgomery) se enzarzaban en una difícil campaña africana en el desierto

de más de un año de duración —de abril de 1941 a octubre de 1942, cuando se libró la batalla de El Alamein— las Marinas de ambos bandos se esforzaron en proveer de refuerzos, suministros y combustible a estos ejércitos a través del mar Mediterráneo, en sentido norte-sur el Eje y este-oeste y viceversa el bando aliado, utilizando las unidades navales no para atacarse unas a otras como hasta el momento, sino para caer sobre los convoyes enemigos y echar todos sus buques a pique. A este fin, mientras los italianos concentraban sus barcos útiles —una división de acorazados y tres de cruceros— entre Tarento, Mesina y Palermo, dispuestos a irrumpir en el canal de Sicilia (plagado de campos de minas a estas alturas), los ingleses basaron en Malta una agrupación de buques rápidos y destructores equipada con radares conocida como «Fuerza K», que empezó teniendo los cruceros ligeros *Penélope* y *Aurora* como buques principales, para posteriormente incorporar los *Neptune*, *Ajax* y otros. Esta flotilla británica sufriría un durísimo golpe en diciembre de 1941, cuando, inadvertidamente, se introdujo en un campo de minas italiano, y se perdieron el *Neptune* con casi toda su tripulación, el destructor *Kandahar*, y resultaron minados los *Aurora* y *Penélope*, con lo que —como la Mediterranean Fleet de ABC unos meses atrás— quedó prácticamente deshecha. Pero, antes, hizo mucho daño a los convoyes del Eje: en noviembre, al amparo de las sombras, atacó al llamado convoy Beta (o Duisburg, según autores), formado por cinco cargueros y dos petroleros alemanes llenos hasta los topes con material y combustible consignados para Rommel, que escoltaban los cruceros pesados *Trento* y *Trieste*, tristes espectadores del desastre. La Fuerza Z alcanzó el convoy gracias al radar y lo aniquiló impunemente a cañonazos en un trabajo profesional, sin que los grandes cruceros italianos, ciegos impotentes, pudieran hacer otra cosa que disparar a lo más negro de la noche. Pero el referido convoy Tiger no escapó de vacío, puesto que también se metió en un campo de minas fondeado por los cruceros ligeros italianos *Attendolo*, *Aosta*, *Savoia* y *Montecuccoli*, perdiéndose dos de los cargueros y un destructor (*Jervis...*) con lo que se fueron al fondo del mar sesenta tanques y diez aviones aun dentro de su envoltorio, como quien dice.

Los buques de guerra habían, pues, cambiado de objetivo en el Mediterráneo; de atacarse entre sí pasaban a tener como única pieza lícita a cobrar los convoyes expedidos por el enemigo. El 22 de junio (solo cuatro meses después de invadir Grecia y dos después de conquistar Creta) Hitler, en monstruoso error sin precedentes, se lanzaba sin frenos a la operación Barbarroja o ataque a la Unión Soviética, con el objetivo previsto —con regularidad germana— de atravesar Rumanía y Ucrania para darse la mano con Rommel tras su victoria en África, en Oriente Medio, lo que habría desmantelado todo el despliegue colonial británico y dejado a la Royal Navy aislada en el Mediterráneo occidental. Todo este planteamiento de amplio alcance al que estaba ahora sometida la guerra naval en el Mediterráneo quedaría pronto, en perverso efecto mariposa, afectado por lo que sucedió en el otro extremo del mundo: en diciembre de 1941 Japón atacaba Pearl

Harbour y se lanzaba a la conquista de Filipinas, Indonesia (Indias occidentales holandesas), Indochina y la península malaya, en cuyo extremo estaba el «premio gordo», la ciudad y fortaleza teóricamente inexpugnable de Singapur, que caería en febrero de 1942 en poder de los japoneses.

Gran Bretaña se vio forzada a vigilar su retaguardia en Extremo Oriente; muchos buques asignados al Mediterráneo, como el recién reparado acorazado *Warspite*, fueron asignados a la Eastern Fleet del almirante Somerville, mientras el almirante Phillips, con la llamada «Fuerza Z», era enviado a toda prisa, con el flamante acorazado *Prince of Wales* y el viejo crucero de batalla *Repulse*, a evitar los desembarcos en Kuantan, lo que resultó en que ambos fueron fulminantemente hundidos por la aviación naval japonesa. El alto mando británico contuvo la respiración, pues la coyuntura en Extremo Oriente le obligaba a debilitar aún más el Mediterráneo para reforzar a Somerville ante la previsible gran batalla naval que iba a librarse en el océano Índico entre Japón y la Gran Bretaña, que debió tener lugar en abril de 1942 pero que no llegaría nunca, puesto que los marinos británicos prefirieron retirarse a Madagascar. Sin embargo, sus efectos debilitadores en el Mediterráneo fueron considerables, y la hegemonía naval británica quedó en cuestión mientras se ofrecían nuevas oportunidades a la Marina italiana.

En noviembre de 1941, la situación de los convoyes del Eje destinados a África tampoco era muy halagüeña; entre la Fuerza K, los submarinos británicos y la aviación con base en Malta, solo el 37% de los cargamentos destinados a Libia llegaban a su destino, y prácticamente unas gotas de combustible, el 8% del embarcado en puertos italianos. Todo lo demás reposa aún hoy en el fondo del mar Mediterráneo, contaminación bélica sin antecedentes. A fin de mes, con el terrible precedente del convoy Beta, zarpó para África el convoy Alfa, compuesto por cinco cargueros y un petrolero italianos escoltados por cinco cruceros (los desafortunados *Trento* y *Trieste* más los *Gorizia*, *Abruzzi* y *Garibaldi*) y una docena de destructores. Antes de la medianoche del día 21, el submarino británico *Utmost* torpedeó el *Trieste*, que tuvo la suerte de que el incontenible incendio de petróleo producido fuera apagado por el vapor de una caldera, que reventó. Muy gravemente averiado tuvo que renquear hasta Mesina para ponerse a buen recaudo, pero para entonces ya había sido también alcanzado por un torpedo de la aviación británica, el *Abruzzi*, que, tras grave avería de timón y las consiguientes ansiedades, solo a las tres de la mañana logró seguir el sanguinolento rastro del *Trieste* rumbo al refugio de Mesina. El convoy se desvió a Tarento, pero dos motonaves solitarias lograron entrar en Bengasi cargadas de material.

La necesidad de combustible en África era tan grande, y los aullidos de Rommel tan ensordecedores, que los italianos tuvieron que emplear buques de guerra para el transporte. La nueva «modalidad» logística la inició el crucero *Cadorna* este mismo y dramático mes de noviembre, en el que también se produjo la cacería del llamado convoy Maritza por la Fuerza K, con el crucero *Penélope*, que hundió los cargueros

Maritza y *Procida* a pesar de la escolta de dos torpederos. Pocos días después del ataque a Pearl Harbour, se encargó a los cruceros ligeros *Barbiano* y *Giussano* la misión de ir a África desde Palermo con unas cuatrocientas cincuenta toneladas de combustible en bidones cada uno. Detectados por la aviación británica, se enviaron contra ellos los cuatro destructores del capitán de fragata Stokes —*Sikh*, *Legion*, *Maori* y el holandés *Sweers*—, que, en plena noche, los atraparon al sur del cabo Bon y, metiéndose por el lado de la costa, torpedearon a ambos, que estallaban en tragedia infernal con casi un millar de víctimas. Este mismo mes de diciembre, en pleno invierno mediterráneo, tuvo lugar la primera batalla del golfo de Sirte; en adversas condiciones climatológicas, tres acorazados italianos (*Littorio*, *Cesare* y *Doria*) con dos cruceros (*Gorizia* y *Trento*) escoltaban un convoy de cuatro unidades al que protegía directamente el acorazado *Duilio* con otros tres cruceros, al mismo tiempo que la Fuerza K (*Aurora* y *Penélope*) más los cruceros ligeros *Carlisle*, *Naiad* y *Euryalus* escoltaban, por su parte, otro convoy procedente de Alejandría con destino Malta. Tras múltiples ataques aéreos la fuerza británica, mucho más débil, se encontró con la italiana a poco menos de treinta kilómetros. El almirante Vian, que mandaba los primeros, lanzó en desesperado ataque sus destructores contra los acorazados italianos y huyó para ponerse a salvo en Malta. Gracias a su superioridad, los italianos quedaron, por una vez, dueños del terreno, haciendo pasar su convoy sin más incidentes en la misma noche en que los «torpedos humanos» atacaban en Alejandría (19 de diciembre), como sabemos por el capítulo anterior, y hundían dos acorazados británicos.

CLÍMAX EN LA GUERRA DE CONVOYES

La crisis de los suministros africanos del Eje tocó a su fin cuando el *Fliegerkorps II* de la Luftwaffe tomó tierra en Sicilia y arrojó veinte mil toneladas de bombas sobre Malta, que quedó convertida en un cementerio de barcos. La población pasaba el día en los refugios consolándose con la promesa de independencia, y solo los submarinos conseguían librarse de la «lluvia» letal y persistente pasando en el fondo del puerto las horas de vigilia. Los restos de la Fuerza K, destructores y auxiliares literalmente desaparecieron del Grand Harbour; sus componentes escaparon o quedaron allí hundidos para siempre. El desastre en Malta permitía recuperar porcentajes: a comienzos de 1942, llegaron a puerto el 93% de los cargamentos enviados a África desde Italia, y el 96% del combustible. Repuestas al fin las provisiones y con casi un millar de vehículos nuevos y doscientos tanques (transportados por mar) en sus filas, en enero de 1942 Rommel iniciaba una devastadora ofensiva que le llevó directamente a las puertas de Tobruk, puerto que caía en manos del *Africa Korps* el 21 de junio, cuando ya el general alemán, tras un segundo «empujón» durante el mes de mayo, había llevado la línea defensiva británica a la frontera egipcia, es decir,

hasta El Alamein, a ciento treinta kilómetros de El Cairo y sesenta de Alejandría. Este fulgurante éxito llevó al error de desechar la operación Hércules —asalto e invasión de Malta— al volcar todo el esfuerzo en Libia. Aliviada la isla del castigo implacable, los porcentajes volvieron a empeorar: en este mismo mes de junio, llegaban a África el 67% de los cargamentos de guerra y el 58% del carburante consignado para el *Africa Korps*.

En tan decisivo momento, la guerra de los convoyes alcanzó en la mar su máxima expresión. La situación de Malta fue mejorando con el envío de nuevos convoyes: en marzo se remitió desde Alejandría uno de cuatro unidades con veinticinco mil toneladas de combustible al que escoltaron cinco cruceros (*Penélope, Cleopatra, Dido, Euryalus* y *Carlisle*) y diecisiete destructores. Descubierta por un submarino italiano, salieron de Tarento y Mesina el acorazado *Littorio* y tres cruceros (*Gorizia, Trento* y *Bande Nere*) para atacarlo, lo que conduciría a la segunda batalla del golfo de Sirte, nueva y estéril disputa de buques de superficie por los del convoy. La debilidad británica, tras los sucesos en Extremo Oriente, era la pauta, pero cuando el almirante italiano Iachino lanzó sus cruceros contra el convoy, su adversario británico, Vian, no dudó en afrontarlos valerosamente con cuatro de los suyos mientras enviaba al *Carlisle* para custodiar y camuflar el convoy. El fuerte viento hizo fácil cubrir con humos este último; los cruceros italianos abrieron fuego pero, sin identificar el objetivo, acabaron replegándose sobre el *Littorio*, que, dirigiendo ahora la caza, antes de las cinco de la tarde atrapó el convoy, nuevamente cubierto con humos. Enfrentados los cruceros de uno y otro bando, solo hubo un impacto en el *Cleopatra*, y el *Littorio* fue atacado desde el humo con torpedos y artillería. Varios destructores británicos fueron alcanzados, pero la situación se prolongaba infructuosamente y el convoy británico terminó escapando sin daños, aunque la aviación del Eje hundió luego dos de los mercantes y los dos restantes se irían a pique en el mismo Grand Harbour de Malta, echando a perder casi todo el trabajo de Vian y sus hombres. Un formidable temporal se cobraría después nuevas bajas, dos destructores italianos y uno británico que se hundieron como tributo a un Mediterráneo irritado por tantas hostilidades.



El veterano portaviones británico *Eagle*, transferido al Mediterráneo desde la escuadra de Extremo Oriente, reforzó la Mediterranean Fleet y la isla de Malta con envíos de aviones hasta ser echado a pique por el U-73 de Rosenbaum el 11 de agosto de 1942 durante la operación Pedestal.

El refuerzo militar de Malta mejoró considerablemente cuando dos viejos portaviones británicos, *Eagle* y *Argus*, junto al portaviones estadounidense *Wasp*, zarparon de Gibraltar llevando a la isla casi un centenar de cazas Spitfire para la defensa contra los bombarderos alemanes. Este decisivo envío coincidió con el desplazamiento del *Fliegerkorps II* al frente de Rusia, con lo que Malta lograba estabilizarse dentro de su debilidad. Era preciso, no obstante, continuar con el abastecimiento, así que junio trajo una nueva operación combinada de nombre Vigorous-Harpoon cuyo objeto era el envío de convoyes a Malta desde Alejandría y Gibraltar, simultáneamente. Vigorous, a cargo del almirante Vian, contaba con un acorazado «falso», el vetusto *Centurion* sin armamento, disfrazado con cañones de madera (su foto es recuerdo inefable de la guerra en el Mediterráneo), junto con los cruceros *Newcastle*, *Birmingham*, *Arethusa* y *Hermione* para escolta de once buques de carga junto con veintiséis destructores, cuatro corbetas y cuatro lanchas torpederas. Por su parte, Harpoon; bajo el mando del vicealmirante Curteis, contaba con el acorazado *Malaya*, los mentados portaviones *Eagle* y *Argus*, además de los cruceros *Cairo*, *Kenya*, *Liverpool* y *Charybdis* para proteger seis mercantes en su tránsito por la derrota occidental.

Los italianos se prepararon para consumir sus últimas reservas de combustible contra esta operación; no habría más ocasiones de excitantes cabalgadas tras los buques enemigos. En Palermo, el almirante Da Zara disponía de solo dos cruceros, *Savoia* y *Montecuccoli*, para atacar Harpoon, mientras que contra Vigorous se envió, desde Tarento, a los acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto* con los cruceros *Trento*, *Gorizia*, *Garibaldi* y *Aosta*; un destructor de escolta, *Legionario*, que estaba equipado esta vez con un radar de origen alemán, para avisar a la flota de los ataques aéreos enemigos y poder cubrirla con humos. El avance de esta escuadra al encuentro de

Vigorous estaba lejos de ser fácil; había que ir evitando los campos de minas propios, además de navegar por fuera del radio de acción de los Albacore y Swordfish con base en Malta, lo que alargaba no poco la derrota. Pero los británicos ya tenían basados en la isla un puñado de bimotores torpederos Beaufort que, además de llevar dos torpedos cada uno, excedían con mucho el radio de acción de sus predecesores biplanos.



Bimotores torpederos Bristol Beaufort de la RAF basados en Malta, que, armados con dos torpedos cada uno, durante la catastrófica operación Vigorous lograrían el «tanto del honor» británico torpedeando el crucero Trento.

Si el curso de los buques italianos era incierto, no lo era menos el de Vigorous, que, una vez rebasado el saliente de Cirenaica, se internaba no solo en el «coto de caza» de la flota italiana, sino también en área dominada por la aviación alemana — que movilizó contra los convoyes casi quinientos aparatos— con base en Sicilia y el norte de África, aparte de las lanchas torpederas teutonas (*schnellboote*) ubicadas en Bengasi, Derna y Tobruk, sobre la costa libia. De esta manera, Vigorous sufriría numerosos golpes, y sus mandos lo llevaron, durante el 15 de junio, a un enloquecedor ritmo de avances y retiradas sobre Malta según se intuía la proximidad de la flota italiana o arreciaban los ataques alemanes desde Cirenaica. Era la triste suerte de un convoy acorralado que no tenía por dónde escapar. Finalmente, las lanchas alemanas torpedearon el *Newcastle*, averiándolo gravemente, y el *Birmingham* recibió una bomba de un Stuka; seriamente tocados los mejores cruceros de la escolta y perdidos dos destructores, no quedaba sino ordenar la lamentable retirada a Alejandría sin haber podido alcanzar Malta siquiera. El «engaño» del *Centurion* no surtió efecto alguno; y es que este convoy lo tuvo, ciertamente, muy difícil, pues perdió más barcos en el camino de regreso, ya que el submarino alemán U-205 hundió el crucero *Hermione* la noche del 15, y también dañó el *Arethusa*.

¿Qué sucedió por el camino opuesto? Harpoon gozaba de cierta cobertura con los ataques aéreos gracias a los portaviones, y Vigorous le había servido como diversión

para atraer a la flota italiana. Pero la división de cruceros del almirante Da Zara navegaba velozmente hacia él para darle caza en el canal de Sicilia, antes de que llegara a Malta. Al amanecer del 16 de junio, no lejos de la isla Pantelleria, los cruceros *Savoia* y *Montecuccoli* ya estaban encima del convoy Harpoon, que el crucero *Cairo* y sus destructores taparon con humos, aunque resultaron averiados por el fuego italiano los destructores *Bedouin* y *Partridge*. Pero el humo y las maniobras (además de la corrección de rumbo para evitar un campo minado) hicieron perder el rastro a los italianos y llegó el turno de los ataques aéreos, que remataron el *Bedouin*, hundiendo también un mercante e incendiando el petrolero *Kentucky*, que tuvo que ser abandonado junto con otro carguero. Harpoon ya casi había alcanzado la isla, la medianoche del 15, cuando se metió en un campo de minas italiano donde perdió un destructor mientras que el resto sufrían averías. Así que, finalmente, solo dos mercantes (*Orari* y *Troilus*) llegaron a Malta de los diecisiete consignados para esta isla. El fracaso de la operación de abastecimiento de Malta era total. Pero los italianos tampoco se fueron de vacío; en la tarde del 15, los nuevos y potentes aviones de Malta lograron torpedear el veterano crucero *Trento*, que, inmóvil, fue sorprendido por el submarino británico *Umbra* y echado a pique con dos torpedos, tragedia que significó la muerte de quinientos cincuenta marinos italianos. También el buque insignia, *Littorio*, fue alcanzado por una bomba y torpedeado por los aviones en la proa, e Iachino decidió la retirada definitiva. No conocía aún que, esta vez, pese a los daños sufridos, las fuerzas del Eje habían ganado la partida.

BATALLA POR PEDESTAL

La cuestión no podía quedar así para los aliados. La guerra de los convoyes llega a su punto culminante en agosto de 1942, cuando se organiza, desde Inglaterra, un nuevo convoy de abastecimiento de Malta denominado Pedestal. Apenas una semana después del desastre Vigorous-Harpoon, se celebró una conferencia del más alto nivel en Washington; Stalin estaba ansioso porque se abriera un «segundo frente» que quitara a Rusia de encima la presión de los molestos *panzer* alemanes. Roosevelt propuso atacar Francia directamente pero Churchill, valorando la importancia de la acometida alemana simultánea en el Cáucaso y el desierto de Libia camino de Oriente Medio y la India, decidió patrocinar, a toda costa, una estrategia cuyo primer paso fuera el desembarco en el África occidental francesa, lo que permitiría cavar un abismo insondable a espaldas de Rommel y, ya de paso, sentenciar el equívoco y voluble Gobierno de Vichy. Se salió con la suya poniendo su prestigio en ello si el plan fracasaba, ante el respeto de Roosevelt y la sonrisa sardónica de Stalin. Y el primer paso para invadir el África francesa a finales de 1942 era mantener a toda costa el eje Gibraltar-Malta-Alejandría, es decir, conservar la isla ancestral centro neurálgico del Mediterráneo, al precio que fuera.



El formidable acorazado británico *Nelson*, que, con su gemelo *Rodney* y con el almirante de la Flota Metropolitana británica, Neville Syfret, a bordo, formó parte de la fuerza de cobertura de la decisiva operación Pedestal.

Máxima prioridad, pues, para la operación Pedestal, que se inició a primeros de agosto de 1942. Nada de engaños, operaciones simultáneas o diversiones poco creíbles esta vez. Inglaterra iba a arriesgar sus mejores medios, poniendo toda la carne en el asador, en operación patrocinada por el primer ministro británico. El almirante número uno de la Royal Navy a la sazón, Neville Syfret —comandante de la Home Fleet o Flota Metropolitana británica—, izó su insignia en el acorazado más potente, *Nelson* (armado con nueve formidables cañones de 406 milímetros) que, junto a su gemelo *Rodney*, dos de los portaviones modernos —*Victorious* e *Indomitable*— y otros dos antiguos —*Eagle* y *Furious*—, además de siete cruceros, escoltarían un convoy de catorce veloces motonaves de la Merchant Navy, solo lo mejor, capaces de alcanzar la increíble velocidad de diecisiete nudos, con destino Malta. Esto era Pedestal. Sus portaviones debían mantener constantemente unos sesenta cazas *Hurricane* disponibles para proteger escuadra y convoy de los temibles ataques aéreos del Eje; además, el *Furious* llevaba, como transporte de aviones, unos cincuenta Spitfire a la isla como refuerzo de los ochenta llevados —apenas un par de meses atrás— por los portaviones *Eagle*, *Argus* y *Wasp*. En el máximo secreto, este convoy especial (especialísimo) zarpó del estuario del Clyde el 31 de julio y llegó una semana después al Mediterráneo para encontrar Gibraltar, como tantas veces, cerrado en una espesa niebla que se debió agradecer.

Pero, a pesar del secreto con que se llevó a cabo la operación, los espías del Eje conocieron todo el plan e intenciones de Pedestal. Alemanes e italianos no tenían más remedio que aceptar el órdago, puesto que si el convoy alcanzaba Malta íntegramente se habría permitido que, tarde o temprano, Rommel, que libraba batalla decisiva en El Alamein, quedara aislado y sin suministro posible a través del Mediterráneo, es decir, en vías de ineludible derrota. La flota italiana carecía de combustible para sacar a la mar acorazados, así que solo se activaron seis cruceros (*Gorizia*, *Bolzano*, *Trieste*, *Attendolo*, *Savoia* y *Montecuccoli*) que, bajo el mando de Da Zara y Parona,

aguardarían su momento para atacar en el mar Tirreno. Pero lo que se montó, fundamentalmente, para dar la «recepción» adecuada a Pedestal en el Mediterráneo central fue una auténtica trampa, un avispero terrorífico entre Cerdeña y Sicilia formado por casi 800 aviones (456 alemanes y 328 italianos) como punta de ataque principal, secundado por dos barreras de submarinos, la primera entre Cerdeña y Argel con ocho unidades —*Giada, Uarsciek, Wolframio, Granito, Cobalto, U-73* y *U-333*, los dos últimos alemanes— y la segunda, entre Túnez y Sicilia (*Otaria, Dandolo, Alagi, Avorio, Ascianghi, Emo, Axum, Bronzo y Dessie*), con nueve. También lanchas torpederas italianas (MAS) y alemanas (*schnellboote*) esperaban en el canal de Sicilia el paso de los mercantes de Pedestal; los británicos, conocedores por su parte de esta gigantesca trampa, infiltraron en ella siete submarinos —*Utmost, Unruffled, Ultimatum, Uproar, Unbroken, P-44* y *P-222*— a la caza de cualquier oportunidad que se presentara.

Puestas las cartas bocarriba y enfrentados ambos contendientes con el dedo en el gatillo, el convoy Pedestal, formado en cinco columnas con su escolta, fue internándose en el Mediterráneo occidental con una musiquilla de tensa expectación sonando en todos los oídos. El primer contacto entre aliados y Eje se produjo en la noche del 10 de agosto, cuando el sumergible *Uarsciek* disparó cuatro torpedos contra Pedestal sin resultados apreciables. Al día siguiente, sin embargo, encontrándose a unos ochenta kilómetros de Argel, el submarino alemán *U-73* (comandante Rosenbaum) disparó otros cuatro torpedos eléctricos —que no dejaban rastro sobre la mar— contra el veterano portaviones *Eagle*; el efecto sobre este acorazado reconvertido fue estremecedor, pues resultó desfondado por la formidable explosión y se hundió en solo ocho minutos con dos centenares y medio de personas a bordo. El golpe, cuando aún no se habían iniciado los ataques aéreos masivos, era muy serio para el bando aliado, y el dispositivo de defensa aérea previsto inicialmente quedó muy mermado.



El viejo crucero antiaéreo británico *Cairo* que, veterano de la fracasada operación *Harpoon*, finalmente fue hundido por torpedos del sumergible italiano *Axum* durante la operación Pedestal.

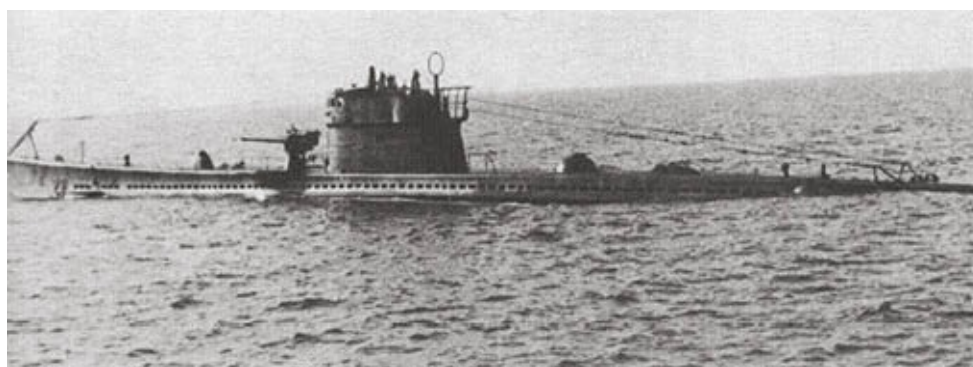
El primer ataque aéreo llegó el día 12 de agosto: una veintena de bombarderos alemanes Junkers JU-88 atacaron infructuosamente, y perdieron dos aviones a manos de la consistente defensa aérea. Al mediodía atacaron los italianos, diez bombarderos Savoia escoltados por ocho cazas CR-42 que probaron un artefacto, la «motobomba FF», la cual giraba peligrosamente entre las columnas de cargueros. Tampoco tuvieron éxito, pero, a la tercera, italianos y alemanes atacaban conjuntamente, los primeros con treinta y tres Savoia bombarderos y torpederos escoltados por veintiséis cazas Reggiane mientras treinta y siete JU-88 cayeron en picado sobre el convoy, alcanzando el carguero *Deucalion*, que terminó yéndose a pique. El cuarto ataque aéreo lo protagonizaron dos solitarios aviones Reggiane, que, armados con monstruosas bombas de seiscientos treinta kilos, lograron alcanzar con ambas al portaviones *Victorious*; una no estalló, y la otra dejó muy averiada la proa del buque, aunque siguió operativo. Durante la tarde se lanzaba contra Pedestal un Savoia experimental radiodirigido cargado de material explosivo, una especie de dron-brulote (¿*drulote*?), que falló por completo y se estrelló en África, tierra adentro, cerca de Constantina. Por último, a las seis y media de la tarde atacaron catorce Savoia torpederos con veinticuatro Stukas en picado, escoltados por unos treinta cazas italianos y alemanes para contrarrestar los *Hurricanes* de los portaviones británicos. El ataque tuvo éxito, y el portaviones *Indomitable*, como antes sus hermanos *Illustrious* y *Formidable*, fue alcanzado por cinco bombas de los Stukas alemanes; aunque, como aquellos, no se perdió, quedó fuera de combate y se envió de vuelta a Gibraltar.

Tras dos días de bombardeos aéreos y ataques submarinos, Pedestal había quedado con su defensa aérea desmantelada, pues dos de sus cuatro portaviones fueron eliminados, y el vetusto *Furious*, realizada su tarea de transporte de aviones (que despegaron de su cubierta rumbo a Malta) se retiró a Gibraltar. Quedaba solo el averiado *Victorious*, con apenas cuarenta y siete *Hurricanes* apretujados en su cubierta de vuelo; aunque los buques del convoy apenas habían sufrido bajas, los aviones del Eje «pelaron» la cobertura aérea de Pedestal, precisamente ahora, cuando la proximidad del canal de Sicilia anunciaba los ataques aéreos y submarinos más feroces. Por si esto fuera poco —tal como estaba planeado—, llegado el atardecer el almirante Syfret, con el *Nelson*, *Rodney* y tres cruceros, abandonó el convoy, dejándolo a cargo de la llamada Fuerza X del contralmirante Burrough (experto en convoyes del Ártico) con los cruceros *Manchester*, *Nigeria*, *Kenya* y *Cairo*, además de la constelación habitual de buques de escolta (destructores, corbetas, dragaminas, etc.) que lo acompañarían hasta Malta de forma ortodoxa a través del canal de Sicilia.

Pero la noche del 12 al 13 no fue tranquila; llegaron de nuevo los submarinos, y uno torpedeó al mercante *Brisbane Star*, no lejos del cabo Bon. Por su parte, el italiano Axum, de la segunda barrera submarina, lanzó una salva de cuatro torpedos que alcanzó ¡tres buques!: el petrolero estadounidense *Ohio*, que gracias a sus tanques y flotabilidad pudo seguir adelante; y los cruceros *Nigeria*, averiado, y *Cairo*

(veterano como sabemos de Harpoon), al que se tuvo que echar a pique. También el submarino italiano *Alagi* tuvo premio, logró torpedear al mercante *Clan Ferguson*, que terminaría hundiéndose. A primera hora del día 13, los aviones alemanes echaron a pique otro mercante, *Empire Hope*, y a Pedestal ya solo le restaban ocho unidades intactas; este día fue nefasto, puesto que el submarino *Bronzo* remató al petrolero *Wairangi*, con gasolina de aviación, alcanzado antes por los ataques aéreos. El sexto de estos últimos, llevado a cabo por unos cuarenta aviones alemanes JU-88 en picado y Heinkel 111 torpederos, fue la sentencia para otro carguero, el *Glenorchy*. Al atardecer, de nuevo el *Alagi* torpedeó al crucero *Kenya*, que se mantuvo en la escolta muy dañado.

Quedó así el *Manchester* como único crucero indemne de la Fuerza X. Los ataques aéreos octavo y noveno dejaron, de recuerdo, un Stuka derribado que se empotró en la proa del *Ohio*, mientras que, casi a las once de la noche, veinte bombarderos Junkers inmovilizaron el carguero *Dorset*, y otro Stuka se estrellaba ¡en la toldilla del *Ohio*!, que parecía atraer estos aviones como un imán. Lo peor, sin embargo, llegaba poco después de la una de la madrugada, cuando atacaron en masa las lanchas torpederas, trece MAS italianas con cuatro *schnellboote*. La primera víctima fue el mercante *Rochester Castle*, que, alcanzado por las *schnellboote* 30 y 36, pudo seguir adelante. Pero las MAS 16 y 22 lograron el premio gordo, torpedeando al crucero *Manchester* en la popa y dejándolo al garete, sin propulsión, lo que ocasionaría su posterior hundimiento y el fin por aniquilación de la Fuerza X. Otras lanchas italianas hundieron los mercantes *Almeria Lykes* y *Santa Elisa*, y los aviones el *Waimarama*, cargado de municiones. Pedestal se hallaba sin otra escolta que el torpedeado *Kenya* y buques tamaño destructor, tan solo con cinco unidades mercantes, dos de ellas —el petrolero *Ohio* y el carguero *Rochester Castle*— muy dañados.



La noche del 13 al 14 de abril de 1942, el submarino italiano *Axum* logró, con una sola salva de torpedos, alcanzar tres buques del convoy Pedestal, los cruceros *Nigeria* y *Cairo* y el coriáceo petrolero *Ohio*.

Los alarmantes mensajes del convoy llegaron hasta el almirante Syfret, que no pudo hacer otra cosa que enviar al crucero *Charybdis* con dos destructores para reforzar la maltrecha escolta. En contrapartida a tantos daños, el destructor *Ithuriel* hundió el submarino *Cobalto* y el *Wolverine* el *Dagabur*. Este mismo día 13, en mala

hora, la Regia Marina había ordenado el ataque de sus seis cruceros, que salieron de Cagliari y Mesina; pero, sorprendidos por uno de los sumergibles «infiltrados» británicos, y sin escolta aérea, de madrugada fueron atacados por el *Unbroken*, que logró alcanzar con un torpedo al crucero *Bolzano* y con otro al *Attendolo*. Ninguno se hundió, pero el primero, destrozado, tuvo que vararse para que no zozobrar y no volvió a intervenir en la guerra. El *Attendolo* quedó con la proa despedazada y la quilla partida, sin nada por delante de la segunda torre artillera.

Amaneció el día 14; de lo que en Gibraltar era un imponente convoy de catorce buques con su escolta próxima y la cobertura de acorazados, cruceros y cuatro portaviones, solo quedaba una raquítica «flotilla» Pedestal formada por los indemnes cargueros *Port Chalmers* (protegido por vetustas redes antitorpedo) y *Melbourne Star*, con los *Brisbane Star* y *Rochester Castle* torpedeados por submarinos y lanchas torpederas —respectivamente— y el absolutamente devastado *Ohio*, que, de forma milagrosa, seguía dando avance con la única escolta de los cruceros *Charybdis*, *Kenya* (torpedeado) y sus destructores. El orgulloso Pedestal de Winston Churchill se había transformado en un famélico grupo de derrelictos cuyo único deseo era avistar el fuerte de San Telmo de Malta antes de caerse muertos; pero seguían, a toda prueba, adelante, muy conscientes de lo que significaba que aquellos pertrechos y combustible supervivientes llegaran al punto crucial del Mediterráneo a mediados de 1942. Atrás habían quedado, en rosario inevitable, toda una procesión de inválidos que no pudieron seguir el ritmo, entre ellos el mercante *Dorset*, echado a pique por los Stukas.

Tres ataques más durante la mañana fueron colofón del inenarrable calvario sufrido por el convoy Pedestal. Una bomba acertó en la sala de calderas del *Ohio*, que, de forma increíble, siguió dando avance a tan solo tres nudos, retrasándose inevitablemente con unos cuantos destructores de escolta. ¿De qué estaba hecho este petrolero que resistía más impactos que un acorazado? Por fin, a las seis de la tarde del día 14, entraban en Malta, en medio del más entusiasta recibimiento, cuatro cargueros supervivientes de Pedestal con 32 000 toneladas de pertrechos, víveres y municiones, pero habiéndose dejado tres veces más (91 500 toneladas) por el camino. Era suficiente, al parecer, para que la isla-fortaleza siguiera adelante, como apoyo imprescindible en el frente. Y para absoluto delirio de la población —en pleno ataque aéreo, el duodécimo— llegaba antes de las once de la mañana del día 15 el coriáceo petrolero *Ohio*, con combustible que valía su peso en oro por el esfuerzo y los muertos que había costado llevarlo hasta allí.



Llegada a Malta del medio hundido petrolero estadounidense *Ohio*, que, a pesar de los impactos de bombas, torpedos e incluso los aviones derribados, consiguió llegar a su destino para salvar la operación Pedestal.

A partir de entonces, la historia del Mediterráneo es la de la guerra del desierto. A finales de este mes de agosto, Rommel decidió su ataque para romper el frente establecido entre El Alamein y la depresión Qatara, en el interior de África, penetrando con grandes dificultades por el sur y enzarzándose en la batalla de los montes Alam el Halfa. Montgomery, que había tomado el mando poco después de la llegada de Pedestal a Malta, aguantó la embestida y perdió treinta y ocho tanques y mil quinientos hombres frente a unas pérdidas del *Africa Korps* de tres mil soldados y cincuenta carros de combate. La proporción de medio millar de tanques en cada bando se mantuvo, pero muy pronto, en septiembre, Montgomery recibiría trescientos nuevos *Sherman* estadounidenses a través del océano Índico —con los saludos del presidente Roosevelt— que, añadidos a los refuerzos correspondientes, permitirían al bando aliado plantear la batalla de El Alamein, a finales de octubre, con un millar de tanques frente a los apenas quinientos diez operativos de Rommel, siempre necesitados de combustible, que, con la nueva crisis de los convoyes (60% de los cargamentos llegados a puerto en agosto), escaseaba cada vez más.

El fracaso en la ruptura del frente significó la ruina del *Africa Korps*; puede que, en realidad, la única posibilidad para el Eje de superar la barrera de El Alamein hubiera sido efectuar un sorpresivo desembarco a retaguardia de las líneas enemigas, a la altura de El Hammam; pero, teniendo los aliados porfiado dominio del aire en la zona, y absoluto de la mar (gracias a los portaviones), esto era, sencillamente, fantasía inalcanzable. Se estabilizó de nuevo el frente y los aliados, a diferencia de Rommel, plantearon la ruptura del mismo en el norte y abrieron dos corredores por los campos minados. De baja en Alemania por enfermedad, el general alemán tuvo que regresar precipitadamente al frente africano. Gracias al carácter y comportamiento de alemanes e italianos (que lucharon como leones) el *Africa Korps*, en completa inferioridad, resistía la acometida aliada, destruyendo varios centenares de tanques. Rommel, consciente de la situación, tomó todas sus tropas del sur y las volcó al norte, expediente desesperado que, una vez comprobado por Montgomery, solo sirvió para que este, con su cómoda superioridad, penetrara impetuosamente por el sur, deshaciendo el frente italoalemán que, no obstante, pudo retirar sus efectivos en orden hasta Túnez. Entonces, en noviembre, se produjo el desembarco aliado en el

África occidental francesa, la llamada operación Torch, patrocinada por Churchill, con lo que Rommel se encontró retirándose a toda velocidad hacia el enemigo. La derrota en África del Eje era absoluta.

A MODO DE EPÍLOGO

Todo había terminado en el frente del Mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial, de forma tal vez no muy brillante, puesto que la guerra naval había quedado subordinada a una campaña terrestre limitada y específica, devaluándose a pesar de poner en juego recursos y profesionales de cualificación y tecnológicamente posiblemente superiores a los que combatían en el desierto de Libia. Pero es que, como vimos, la guerra del desierto tenía detrás importantes objetivos estratégicos a los que ninguno de los contendientes estaba dispuesto a renunciar. Se trató, así, de una guerra naval subordinada y minusvalorada, que, inevitablemente, tras la derrota de Rommel, daba sus últimos coletazos al incrementarse la crisis de los convoyes del Eje con la reconstitución de la Fuerza K en Malta, que la agudizó aún más si cabe. Finalmente, la caída de Túnez tras la operación Torch hizo desaparecer las fuerzas italoalemanas del norte de África en la primavera de 1943, la campaña de los convoyes quedó sin objeto y la Marina italiana privada de combustible y al margen de un Mediterráneo completamente dominado por los anglonorteamericanos. Estos se dispusieron a la invasión de Italia iniciada con el desembarco en Sicilia de julio de 1943, mientras las tropas del Tercer Reich, tras la caída del fascismo, invadían la península italiana por el norte, convirtiéndola así en un sangriento campo de batalla, algo parecido a lo que sucedió, ciento treinta años antes, con la España de la guerra de la Independencia.

Las operaciones Torch y Husky (desembarco en Sicilia) fueron claro precedente —y ensayo— del famoso desembarco del Día D en las playas de Normandía dos años después, también al mando, como Torch, del general estadounidense Dwight Eisenhower. Después de la invasión africana, Hitler no vaciló en violar la neutralidad de la Francia de Vichy no ocupada como después hizo con Italia. Habiendo perdido la guerra esta última, firmó un armisticio con los aliados mediante el cual la Regia Marina se comprometía a entregar sus unidades para que fueran internadas y desmilitarizadas. A pesar de las pérdidas, seguía siendo una fuerza formidable, con tres modernos acorazados tipo *Littorio* y cuatro más antiguos, aunque modernizados, de la clase *Cavour*. De acuerdo con lo firmado, a las tres de la madrugada del 9 de septiembre de 1943 partían del puerto de La Spezia los mejores acorazados italianos con otras unidades menores. Debían rendirse en Malta y programar una ruta de decepción que eludía el estrecho de Mesina, cruzaba entre Córcega y Cerdeña, para dar un rodeo por el oeste de Sicilia que permitiera burlar a los alemanes.



Crucero británico *Manchester*, que en la noche del 13 de agosto de 1942 resultó víctima señalada de las lanchas torpederas italianas durante la operación Pedestal.

No lo consiguieron; navegando a lo largo de la costa oriental fueron descubiertos y pasaron a ser objetivo de los aviones alemanes. Sobre las tres y media de la tarde, en las inmediaciones de la isla de Asinara, una bomba Fritz-X radiodirigida, de una tonelada, alcanzó al acorazado *Littorio* en la proa —donde le daban siempre, desde Tarento pasando por Vigorous hasta este caso— y lo dejó maltrecho. Posteriormente, en rápida sucesión, dos bombas similares alcanzaron el buque insignia del almirante Bergamini, el flamante *Roma*, una de ellas en el combés, junto a la línea de flotación, otra entre la torre n.º 2 y el puente de mando, penetrando profundamente en las entrañas del buque hasta los pañoles de munición. A las 16:18 de la tarde de este aciago día se produjo una terrible tragedia que dejaría pequeñas las de Gaudo-Matapán, el hundimiento de los cruceros *Barbiano-Giussano* cargados de combustible y el del *Trento*, rematado por un submarino: el *Roma* estalló, partiéndose en dos pedazos que, bajo un impresionante palio de humo negro, se fueron a pique. Perecieron 1352 marineros, oficiales y mandos italianos, y se rescataron a 568. Las cuatro grandes tragedias de la Marina italiana en la Segunda Guerra Mundial sumaban así un terrible saldo de 5000 muertos.

Después de este escalofriante golpe de timbal, la *pax* estadounidense parece haberse asentado en un *Mare Nostrum* donde no ha habido, en los ochenta años siguientes, sino escaramuzas de «baja intensidad», aunque tanto Francia como Gran Bretaña y Rusia (ex Unión Soviética) han operado y operan con sus portaviones en el Mediterráneo sin que la Sexta Flota estadounidense haya rechistado. Tampoco los submarinos campan por respeto, pues mar como este, con la tecnología y medios de detección actuales, para un sumergible es como meterse en una «bahía de Tokio» de aguas transparentes, donde el pescador tiene más ventajas que el «pez», con todas las papeletas para convertirse en «pescado». Así las cosas, no parece que las olas del Mediterráneo vayan a conocer de nuevo el sonido de las armas como en tiempo de turcos, españoles y venecianos con sus galeras, las naos armadas del duque de Osuna,

los potentes navíos franceses de la escuadra de Luis XIV o los *cisnes grises* de Horacio Nelson que combatieran en Tolón y conocieron la gloria en Abukir. El portaviones, y el siglo xx, han conducido en realidad al Mediterráneo a una paz que el incierto futuro del norte de África y la prolongada crisis de refugiados convierte en invasión pacífica encubierta en la que los buques de guerra, simplemente, se convierten en unidades de salvamento. Démoslo por bien empleado si, lejos del fin para el que fueron construidos —la destrucción de semejantes—, esto les permite dedicarse a salvar vidas ajenas. Pero el buenismo y candidez de las mejores intenciones no evitará que, todos los años, sigan pereciendo miles de personas entre las olas del *Mare Nostrum* sin que nadie haga nada por evitarlo.

Bibliografía y fuentes

- BENNASAR, Bartolomé. *El galeote de Argel*. Madrid: El País, 2005.
- BETRÁN MOYA, José Luis y MORENO MARTÍNEZ, Doris. Barroco. Madrid: Arlanza, 2000.
- BRISTOW, Desmond y Bill. *Juego de Topos. Las memorias del jefe de la Sección Española de los Servicios Secretos Británicos*. Barcelona: Ediciones B, 1993.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las Armadas de Felipe II*. Madrid: San Martín, 1988.
- CLISSOLD, Stephan. «Cristianos renegados y corsarios berberiscos». En: *Historia y Vida.*, 1977; n.º 107: 75-84.
- COLE, Robert. *Historia de Francia*. Madrid: Celeste, 1991.
- DE LA SIERRA, Luis. *Buques suicidas*. Barcelona: Juventud, 1972.
- , *Titanes Azules*. Barcelona: Juventud, 1974.
- , *La guerra naval en el Mediterráneo*. Barcelona: Juventud, 1976.
- DE SALAS, Javier. *Acciones navales modernas (1855-1900)*. Madrid: [s. n.] 1903.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *El gran duque de Osuna y su Marina*. Sevilla: Renacimiento, 2006.
- FULLER, J. F. C. *Batallas decisivas del mundo occidental y su influencia en la historia*. Madrid: Ejército, 1979.
- GALUPPINI, Gino. *Acorazados de todo el mundo*. Madrid: Espasa-Calpe, 1984.
- HEARDER, H. y WALEY, D. P. *Breve historia de Italia*. Madrid: Espasa-Calpe, 1966.
- HERNÁNDEZ ÚBEDA, José Alfonso. *Piratas y corsarios*. Madrid: Temas de Hoy, 1995.
- ÍÑIGO FERNÁNDEZ, Luis E. *Breve historia de la batalla de Lepanto*. Madrid: Nowtilus, 2015.
- KAMEN, Henry. *Poder y gloria. Los héroes de la España imperial*. Barcelona: Espasa, 2012.

- LYNCH, John. *Monarquía e imperio. El reinado de Carlos V*. Madrid: El País, 2007.
- MACINTYRE, Donald. *Portaaviones, el arma maestra*. Madrid: San Martín, 1976.
- MARTÍNEZ ESTERUELAS, Cruz. *Cisneros, de presidiario a rey*. Barcelona: Planeta, 1992.
- MONTANELLI, Indro, y GERVASO, Roberto. *Historia de la Edad Media*. Barcelona: Plaza & Janés, 1969.
- NÜRNBERGER, Richard. «*La época de la Revolución francesa y de Napoleón*». En: *Historia Universal.*, el Siglo XIX-1, Madrid, 1985.
- PENELLA, Carmen. *Isabel la Católica*. Madrid: Urbión, 1983.
- PÉREZ GALDÓS, Benito. *De Cartago a Sagunto (Episodio Nacional n.º 45)*. Madrid: Alianza, 1980.
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional*. Madrid: Sílex, 2008.
- RUNCIMAN, Steven. *La caída de Constantinopla*. Madrid: Espasa Calpe, 1998.
- SAINT-PHALLE, Alexandre de. *La vuelta al mundo. De Cristóbal Colón a Luis XI*. Tomo V. Madrid: Castilla, 1965.
- SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor, *La batalla naval de las Dunas. La Holanda comercial contra la España del Siglo de Oro*. Madrid: Sílex, 2007.
- , *Tolón 1744. Batalla tras resurgir de las cenizas*. Madrid: Navalmil, 2014.
- , *22 derrotas navales británicas*. Madrid: Navalmil, 2014.
- , *Grandes batallas navales desconocidas*. Madrid: Nowtilus, 2016.
- , *22 derrotas navales de los franceses*. Madrid: Náutica Robinson, 2017.
- SOUTHEY, Robert. *Nelson*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1984.
- STÉNUIT, Robert. *Tesoros y galeones hundidos*. Barcelona: Juventud, 1969.
- SUÁREZ, Luis. *Isabel I, reina*. Barcelona: Folio, 2004.
- THUBRON, Colin. *Los venecianos*. Barcelona: Folio, 1996.

ENCICLOPEDIAS:

- LOYOZA, Marqués de. *Historia de España*. Barcelona: Salvat, 1979.

- MARTÍN LÓPEZ, José. *Enciclopedia en color de la Marina mundial. Acorazados*. Madrid: San Martín, 1972.
- , *Enciclopedia en color de la Marina mundial. Cruceros*. Madrid: San Martín, 1976.
- SÁNCHEZ MANTERO, Rafael y LAZO DÍAZ, Alfonso. *Historia de la humanidad: El siglo XIX*. Tomo 25. Madrid: Arlanza, 2001.
- VV. AA. *La historia de España: La España del siglo XVII. Los Austrias menores. Política y cultura en la Edad Moderna*. Tomo 6. Madrid: Espasa Calpe, 1999.
- VV. AA. *El mar. Gran Enciclopedia Salvat*. Barcelona: Salvat, 1975.
- VV. AA. *Enciclopedia La Marina*. Barcelona: Delta, 1983.
- VV. AA. *Navíos y veleros*. Barcelona: Planeta-De Agostini, 1993.
- VV. AA. *Enciclopedia visual de las grandes batallas de la historia del mundo*. Madrid: Rombo, 1994.

Notas

[1] Ver el libro *La Batalla Naval de Las Dunas*, del mismo autor. <<

[2] Maniobra táctica de superioridad consistente en pasar frente a la proa del enemigo disparando con todas las piezas de artillería. <<