

# REFERENCIAS EN TORNO AL BLOQUEO NAVAL DURANTE LOS ASEDIOS

*José Uxó Palasí*

Con el fallecimiento del rey Carlos II, en el mes de noviembre del año 1700, la herencia que iba a recibir su sucesor, el nuevo rey Felipe V, no pudo ser más decepcionante en el aspecto naval. El siglo XVIII partió, en España, de una situación caótica en la Marina, prácticamente inexistente como institución.

El almirante de la Armada Eliseo Alvarez-Arenas dejó escrito sobre este particular que cuando los Borbones se sientan en el trono de los Austrias "se encuentran con una Marina española incorpórea y desalmada. Lo que encuentran es prácticamente nada en cualquier sentido".<sup>1</sup>

Ante un diagnóstico del panorama naval tan sombrío, centrado en el momento del cambio de dinastía reinante, se hace necesario iniciar esta ponencia realizando una previa exposición de antecedentes históricos, aunque haya de ser forzosamente breve, que nos permita fijar con ecuanimidad el difícil trance que tuvo que afrontar nuestra Marina de Guerra durante el siglo XVIII, en el que, por tres veces, España intentó reintegrar por la fuerza de las armas el peñón de Gibraltar a la soberanía patria.

Porque es evidente que no se puede entender una época si no se conocen las anteriores.

---

<sup>1</sup> Eliseo, Alvarez-Arenas Pacheco. Prólogo de *La Marina de la Ilustración*.

## **SIGLO XVII**

En el análisis que el profesor Vicente Palacio Atard realizó sobre la historia del siglo señalado, se indicaba que a lo largo del mismo y del precedente, el destino y el concepto de Europa habían girado sobre el "principio hegemónico", es decir, sobre la preponderancia de una potencia que trataba de imponer a las demás un poder ordenador. Los intentos de establecer una hegemonía los había protagonizado primero la Casa de Austria, más tarde la Casa francesa de Borbón, con Luis XIV.<sup>2</sup> Como terceros en discordia se iniciaba el poderío naval inglés aparejado, en cierta forma, con el holandés.

Pero, para España, mal andaban las cosas cuando finalizaba la primera mitad el siglo.

La derrota de Rocroi, en 1643, representaba el mojón indicador del final de nuestro poderío militar. Era el episodio que tenía que llegar cualquier día para una España consumida en una enorme dispersión de fuerzas.

Pocos años antes, en 1639, la derrota naval de Las Dunas había constituido nuestro *Rocroi* marítimo. Nadie había escuchado las voces que, al comenzar el siglo, reclamaron la atención que se debía a las cosas del mar.

La Paz de Westfalia, firmada en el mes de octubre de 1648, para poner término a la Guerra de los Treinta Años, establecerá una frontera entre dos etapas fundamentales del poderío español en el mundo. Marca un momento álgido, a caballo entre los siglos XVII y XVIII, en el que se produce un relevo en el protagonismo europeo: Francia lo tomará fundamentalmente en el espacio continental, y el duo Inglaterra-Holanda lo asumirá en cuanto al dominio del mar.

En la paz de Westfalia se liquidó el sueño europeo del rey Carlos I de España y se inició el desplazamiento del principio "hegemónico" hacia uno nuevo del "equilibrio europeo" que ha merecido el siguiente comentario: "Bajo la máxima del equilibrio europeo, se ocultaba la rapacidad inglesa, el oportunismo francés y el anonadamiento hispánico".<sup>3</sup>

Con el rey Carlos II, acababa la dinastía austríaca en España. Cuando estaba finalizando el siglo XVII, la Marina de Guerra, en frase de Fernández Duro, "consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formaría el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina".<sup>4</sup>

## **PANORAMA NAVAL ESPAÑOL EN EL SIGLO XVIII**

Los primeros años españoles de la Casa de Borbón se caracterizaron por un intenso proceso reformador y modernizador de la vida pública, del que cabe destacar muy marcadamente el esfuerzo realizado para recrear una Marina de Guerra, a partir del año 1713 como consecuencia del tratado de Utrecht.

Efectivamente, con el tratado de Utrecht, España, que había perdido la hegemonía de Europa en Westfalia pasó a convertirse, automáticamente, en el núcleo del imperio atlántico de los Borbones. Una nueva situación geopolítica que permitió a Felipe V una toma de conciencia en cuanto a la inmediata perspectiva de una imprescindible necesidad de reconstrucción naval.

---

<sup>2</sup> Vicente, Palacio Atard. *España en el siglo XVII*.

<sup>3</sup> Eliseo, Alvarez-Arenas Pacheco. *El español ante el mar*.

<sup>4</sup> Cesáreo, Fernández Duro. *La Armada española*.

El historiador Cervera Pery ha resumido en tres importantes razones las causas que orientaron el afán restaurador del poderío naval español:<sup>5</sup>

- a) Porque las concesiones hechas a Inglaterra en el tratado de Utrecht la convierten potencial y realmente en el enemigo más importante para España.
- b) Porque, en cualquier caso, una conflagración con este país tiene que ser naval y, posiblemente, sobre diversos escenarios.
- c) Porque hay que mantener las comunicaciones marítimas con las Indias y ello sólo puede lograrse con el dominio del Atlántico.

Como consecuencia de este análisis estratégico, se inicia una política naval de resurgimiento que va a durar casi un siglo y cuyos principios pueden condensarse en los siguientes objetivos:<sup>6</sup>

- Recuperación de Gibraltar y Menorca, expoliados por el tratado de Utrecht.
- Dominio del estrecho de Gibraltar y sus accesos.
- Consolidación de la situación de España en las Indias.
- Protección y defensa del tráfico marítimo con el Imperio hispanoamericano.
- Asegurar la preponderancia española en el Mediterráneo occidental.

Para alcanzar estos objetivos, de claro componente naval, era preciso contar con tres elementos que hicieran posible tal política:

- Una moderna y poderosa marina de guerra estatal, que hasta entonces no había existido en España.
- Una eficiente marina mercante capaz de satisfacer las necesidades del tráfico marítimo propio, especialmente con las Indias.
- Relanzar y potenciar la industria de la construcción naval en España y en nuestras posesiones en el Nuevo Mundo.

Materializando tales previsiones, ya en el año 1714 fue nombrado un secretario de Despacho de Marina e Indias, o sea, la inicial versión de ministro de Marina. Se sentaron, así, las bases de un proceso innovador de reconstrucción naval que permitirá introducir el nuevo concepto de "Armada Real", que evitará la adquisición de buques por los medios de compra, asiento o contratos de flete.

A lo largo del siglo XVIII fueron desarrollándose tres etapas muy marcadas en el emprendido proceso de regeneración del factor naval español. Quedaron clasificadas, de una forma esquemática, por tres definiciones que las individualizan: recuperación, potenciación y acción.

Conviene señalar, en este momento, que cada una de ellas tuvo, sucesivamente, un especial protagonista:

- Patiño, durante el reinado de Felipe V.
- Ensenada, principalmente durante el de Fernando VI.
- Floridablanca, en el de Carlos III. Cuando este rey subió al trono, en 1759, el grueso de la flota española estaba compuesto, ya, por cuarenta y siete navíos de línea, veintiocho fragatas y una importante cantidad de embarcaciones ligeras.

<sup>5</sup> José, Cervera Pery. *La Marina de la Ilustración*.

<sup>6</sup> Jesús, Salgado Alba. *El buque de escolta en la Armada española*.

Sin embargo, este decidido impulso a la Marina tropezaba con un obstáculo fundamental que el marqués de la Ensenada, secretario de Estado de Guerra, Hacienda, Marina e Indias no quiso ocultar al rey Fernando VI, en 1746, cuando éste accedió al trono español.

Para enterar al nuevo rey de la situación en que se encontraba el país, el marqués redactó unos informes en los que, entre otros asuntos, le explicaba que: "Yo no diré que pueda Vuestra Majestad en pocos años tener una buena Marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubieran caudales para hacerla no hay gente para tripularla".<sup>7</sup>

Tales eran los mimbres a partir de los cuales la Marina de Guerra española tuvo que hacerse cargo del bloqueo naval en los tres asedios de Gibraltar que se plantearon, sucesivamente, en los años 1704, 1727 y 1779 y cuyas circunstancias se detallarán seguidamente para cada uno de ellos.

En cada caso, en los análisis que vamos a realizar en torno al bloqueo naval durante los asedios, habrá que tener muy presente, y de forma constante, la onerosa servidumbre que sufría nuestra Marina en la época considerada y que se ha venido resaltando a lo largo de la exposición de antecedentes históricos.

## **EL BLOQUEO NAVAL DURANTE LOS ASEDIOS**

### **Primer sitio (septiembre de 1704 – abril de 1705)**

La ocupación de Gibraltar, el 4 de agosto de 1704, por las fuerzas angloholandesas que apoyaban las aspiraciones del archiduque de Austria al trono español aumentó la actividad de los hispanofranceses, aliados por razones geopolíticas y familiares borbónicas, en la defensa del rey Felipe V.

El cinco de septiembre del mismo año, el capitán general de Andalucía, marqués de Villadarias, acampaba en el istmo arenoso que une el Peñón al resto de las tierras españolas. Mandaba un ejército de 9.000 soldados a los que habrían de sumarse –un mes después– otros 3.000 hombres (que desembarcó el aliado francés conde de Tolosa, con veinte piezas de batir adecuadamente municionadas), que quedarían a las órdenes del general francés Cabanne.

Cerraba, además, el asedio de Gibraltar por mar una fuerza naval consistente en 10 navíos de línea y nueve fragatas al mando del vicealmirante francés barón de Pointis que debería apoyar el ataque terrestre de Villadarias, cañoneando duramente la fortaleza.

Esta fuerza naval era una parte segregada de la flota francoespañola que había tomado parte en el controvertido combate de Vélez-Málaga el día 21 de agosto anterior, contra la escuadra del almirante Rooke, y cuya victoria se habían atribuido, indistintamente, ambos contendientes.

Las operaciones comenzaron el día 24 de octubre. Tres días después se generalizó el fuego con buenos resultados y el ataque habría progresado, mediante la cooperación efectiva de los barcos de Pointis si éste no se hubiera marchado a Cádiz con el grueso de sus unidades, dejando frente a Gibraltar solamente algunas fragatas.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Fernando, Olivé González-Pumariega. *La herencia de un Imperio roto*.

<sup>8</sup> Varios autores. *Enciclopedia general del mar*. (Tomo IV).

Efectivamente, el almirante francés había estimado que si bien el punto capital de su misión consistía en el bloqueo de los refuerzos a los sitiados en Gibraltar, los buques a su mando estaban necesitados de una adecuada reparación de las averías sufridas como consecuencia de su intervención en el citado combate de Vélez Málaga, lo que sólo podría realizarse en el arsenal de Cádiz.

Encontrándose ausente del ámbito concreto de Gibraltar el almirante francés Pointis, llegó la escuadra del almirante inglés Leake, integrada por nueve navíos y seis fragatas, además de 10 naves ligeras holandesas, que destruyó el pequeño núcleo francés dejado en Gibraltar en misión de bloqueo naval, bombardeó las líneas españolas y desembarcó en el Peñón un refuerzo de 800 hombres, vituallas y municiones.

En el mes de diciembre, y burlando de nuevo a la escuadra francesa, nuevamente llegaron a Gibraltar dos navíos ingleses escoltando doce barcos mercantes que transportaban 2.000 soldados de refuerzo para la guarnición de la fortaleza, y abundantes víveres para varios meses. Con ello, la Armada británica mantenía expedita la ruta de suministros al Peñón.

En marzo de 1705, otra vez el almirante Leake al mando en esta ocasión de una potente escuadra de 28 navíos ingleses, cuatro holandeses y ocho portugueses, fondeó triunfante en Gibraltar y desembarcó cuatro mil soldados, además de víveres y municiones para dos años, después de haber sorprendido a la altura de Punta Carnero, en la entrada de la bahía de Algeciras, al propio almirante Pointis que guardaba dicha entrada con cinco navíos.

Perseguido por los ingleses, perdió Pointis sus navíos debiendo él mismo, a bordo del *Lys*, magnífica unidad de tres puentes y 96 cañones, embarrancar violentamente en la costa de Marbella, para salvar a la dotación y entregar el buque a las llamas, antes de ser tomado por el enemigo.<sup>9</sup>

Ante el fracaso del bloqueo naval, y a iniciativa del mariscal francés Tessé (nombrado, en el mes de febrero, jefe de las fuerzas terrestres en sustitución de Villadarias ante la relajación habida, además, en la potencia de los ataques) se ordenó el levantamiento del sitio, que tuvo lugar en el mes de abril de 1705.

En el istmo, frente a Gibraltar, quedó únicamente la fortificación de la primera paralela, con una ligera guarnición.

### **Segundo sitio (de febrero a junio de 1727)**

En el año 1725, España puso en marcha un nuevo intento orientado a revisar las cláusulas del tratado de Utrecht de 1713 y proyectó el segundo sitio de Gibraltar.

Felipe V decidió no pedir ayuda al Borbón francés, con cuya Corte estaba en malas relaciones por el inesperado reenvío de la infanta que debía casarse con Luis XV, y emprendió la empresa en solitario, a pesar de que algún consejero con experiencia le haría presente que era inútil sitiar la plaza en tanto que España no estuviera en posesión de la bahía de Algeciras y del Estrecho.

Pero el conde de las Torres, designado para dirigir la operación, dio por seguro que sus fuerzas bastarían y que, a lo sumo, en seis semanas concluiría su tarea. Para llevarla a cabo, un ejército de 25.000 soldados con cuantiosas baterías artilleras fue concentrado en Andalucía al comenzar el año 1727.

<sup>9</sup> Luis, Delgado Bañón. *Gibraltar 1704 -2004*.

El teniente general y académico de las Reales de la Lengua y de la Historia don Carlos Martínez de Campos y Serrano, duque de la Torre, ha expuesto sobre este particular lo siguiente:<sup>10</sup>

Se habló de sitio, como en tantas otras ocasiones, sin pensar que Gibraltar estaba unida a la Península por una simple lengua de tierra. El sitio, pues, quedaba reducido a una amenaza realizada desde un frente ineludible; frente en el que no cabía el ejército asaltante, sino en columna interminable, con lo que el fuego habría de ser muy deficiente y desproporcionado a la misión encomendada. Sitio no podía decirse, por tanto; ni "asedio" siquiera. "Bloqueo", aun menos porque no disponíamos de escuadra suficiente para tener superioridad sobre Inglaterra en las aguas inmediatas al Peñón.

Es preciso destacar en este momento, en relación con la autorizada opinión que se acaba de transcribir, que si bien en las expediciones a Cerdeña y Sicilia de los años 1718-1719<sup>11</sup> en apoyo de la que se denominó "política maternal" al servicio de los intereses familiares de la reina Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V, pudo organizarse una flota compuesta de doce navíos de guerra y cien transportes, la solapada intervención de Inglaterra mediante un ataque a dicha flota en el cabo Passaro, sin previa declaración de guerra, produjo la pérdida de la mayor parte de los barcos. Nuestra Marina volvía a quedar en situación precaria.

En aquellos momentos, el resto de la Armada española bastante tenía con intentar que los cargamentos de las Indias, tan necesarios para la Real Hacienda, alcanzaran los puertos de nuestra Península.

La Marina de Guerra británica no tropezó con dificultades insuperables para abastecer de víveres y municiones al Peñón, en todas las ocasiones que lo consideró necesario. Y mientras los ingleses siguieran recibiendo cañones y hombres por mar, con absoluta libertad, no había nada que hacer por nuestra parte.

El sitio finalizó en junio del mismo año.

### **Tercer sitio (julio de 1779 – enero de 1783)**

El 11 de septiembre de 1759 había llegado al trono de España el rey Carlos III y con él se iniciaba una nueva época en la cuestión de Gibraltar.

Desde el año 1776, Inglaterra libraba una contienda con sus colonias de Norteamérica que luchaban por su independencia de la metrópoli, con el apoyo de Francia. España, impulsada por la necesidad de abatir el poder de Inglaterra en el Nuevo Continente más que por simpatía hacia los rebeldes, decidió entrar en el conflicto al lado de Francia y, el 16 de junio de 1779, declaró la guerra a Inglaterra.

En el oportuno acuerdo de alianza entre las cortes de Madrid y París quedó señalado que Francia apoyaría la restitución de Menorca y Gibraltar a España que Felipe V se había visto obligado a ceder a Inglaterra por el tratado de Utrecht de 1713.

La reintegración de Gibraltar a la soberanía española era una fijación constante en todas las declaraciones institucionales que se producían desde que finalizó la guerra de Sucesión.

Pero el realismo de la nueva situación geopolítica derivada de dicho tratado, y que ya se señaló al presentar en esta ponencia el panorama naval español en el siglo XVIII, concretado en un nuevo planteamiento geoestratégico que convertía a España, automáticamente, en el núcleo del imperio atlántico de los Borbones, exigía una ordenación de los objetivos a alcanzar.

<sup>10</sup> Carlos Martínez de Campos y Serrano. *España bélica. El siglo XVIII*.

<sup>11</sup> José Cervera Pery. *Ob. cit.*

La máxima incoherencia de una estrategia estaría en intentar amparar por igual todos los intereses nacionales, en todas las circunstancias y frente a todos los riesgos, sin establecer un orden de prelación como consecuencia de las hipótesis derivadas de las amenazas que se acepten.

En este orden de ideas, la deseada reintegración de Gibraltar a nuestra soberanía constituía un benemérito "objetivo moral", mientras que la consolidación de la situación de España en las Indias y la seguridad de estos territorios ultramarinos, así como la de sus comunicaciones con la metrópoli alcanzaba la categoría de "objetivo vital".

Con ello la corona española entraba de lleno en lo que se ha denominado el arte y la ciencia de las opciones.

La opción que centró la política exterior del rey Carlos III, de un modo definitivo y consciente, al declarar la guerra a Inglaterra aliándose con Francia en apoyo de los rebeldes norteamericanos, comportaba el hecho de que el escenario internacional en que se desarrollarían las correspondientes operaciones militares iba a ser el océano Atlántico que, por primera vez en la historia, jugaría un papel estratégico fundamental y cuyos objetivos quedarían situados en las dos orillas, unos en Europa y otros en América. Primaba la importancia de los dominios americanos de la monarquía, sin perder de vista los intentos reconquistadores de Menorca y Gibraltar.

En aquellas fechas, y como consecuencia del fuerte impulso adquirido por la política borbónica de reconstrucción naval de la que el marqués de la Ensenada había sido su principal artífice, España poseía ya una potente marina de guerra que podía hacer cambiar la triste situación padecida durante los dos sitios anteriores de Gibraltar ya comentados.

Puede ser ilustrativo realizar un breve recuento de las fuerzas navales en presencia:

- Inglaterra. 120 navíos de línea y 140 buques de guerra ligeros.
- Francia. 50 navíos de línea y 70 ligeros.
- España. 60 navíos de línea, 28 fragatas y 58 corbetas, bergantines y otras naves similares.

Debería señalarse una característica muy notable en relación con estas fuerzas: El mando inglés político y estratégico era único y supremo. Pero la coalición franco española quedaba dividida en dos mandos independientes y poco coordinados.

En 1779, y de acuerdo con los objetivos político-estratégicos que se han subrayado, nuestra Marina se encuentra desplegada por todo el mundo en la forma siguiente:<sup>12</sup>

- En la base de El Ferrol: 32 navíos, cinco fragatas y cinco corbetas.
- En la base de Cádiz: 6 navíos, cinco fragatas y cinco buques menores.
- En la base de Cartagena: 11 navíos, cuatro fragatas y 12 embarcaciones menores.
- En la base de La Habana: cuatro fragatas, seis bergantines y 15 embarcaciones tipo corbeta y similares.
- En Cartagena de Indias: dos fragatas y dos corbetas.
- En Veracruz: tres navíos y dos corbetas.
- En Lima: dos navíos, tres fragatas y dos corbetas.
- En Buenos Aires: tres fragatas y dos corbetas.

---

<sup>12</sup> Jesús, Salgado Aalba. Ob.cit.

- En Filipinas: dos fragatas, dos corbetas y 10 galeotas.
- En reserva: cuatro navíos.

Para su intervención en las dos campañas europeas proyectadas sobre Menorca y Gibraltar se constituyó una flota combinada hispanofrancesa cuyo mando se asignó al almirante español Luis de Córdova, quien el 9 de agosto de este mismo año de 1779 apresó, cerca de las Azores, a 51 buques mercantes ingleses, de una sola vez, después de derrotar a los buques de guerra que los convoyaban.

Francia era nuestra aliada pero, como habrá de verse, a Francia no le importaba demasiado que el Peñón se hallara en manos de los ingleses.

En el mes de julio de 1779, nuestra batería de San Felipe inició los primeros disparos contra las lanchas británicas que cruzaban la Bahía y comenzaron, por una y otra parte, los preparativos para el nuevo sitio.

Para un mejor seguimiento de esta campaña, especialmente en el aspecto correspondiente al bloqueo naval de Gibraltar, será conveniente desglosarla en dos fases consecutivas.

Son las siguientes:

**Primera fase (julio 1779 – mayo 1782).** A mediados de 1779 se inició la concentración de fuerzas en la comarca circunvecina a Gibraltar. Aproximadamente unos 1.500 soldados quedaron bajo el mando del general don Martín Álvarez de Sotomayor.

El bloqueo naval se contempló desde tres niveles complementarios:

- Uno, inmediato al Peñón, al mando del almirante Antonio Barceló al frente de una escuadrilla de jabeques y otras pequeñas embarcaciones, a las que se unirían unas nuevas lanchas de su diseño, que el almirante designaba con el nombre de "cañoneras", para acciones cercanas, especialmente nocturnas.
- Otro, en profundidad, en el ámbito del golfo de Cádiz hasta el cabo de San Vicente, con una flota que dirigía don Juan de Lángara, compuesta por 11 navíos y dos fragatas, para interceptar las posibles acciones navales británicas para socorrer a Gibraltar, y a la que podrían unirse, circunstancialmente, los 16 navíos de la flota de don Luis de Córdova.
- Finalmente, un tercer nivel constituido por la escuadra aliada franco-española estacionada en Brest, de vigilancia inmediata de las posibles salidas de buques ingleses, y preparada para batirlos.

Por su parte, el gobernador inglés dispone, en Gibraltar, de una división naval al mando del almirante Duff compuesta por un navío, tres fragatas y una goleta, con la misión de contrarrestar las acciones ofensivas de la escuadrilla de jabeques del almirante Antonio Barceló.

Las fuerzas sitiadoras fueron aproximándose cada vez más a las fortificaciones enemigas como si se prepararan para un asalto. Pero éste no llegó a verificarse. La guerra terrestre se redujo, desde el principio, a un furioso cañoneo.

En el Peñón lo que más preocupaba no era tanto la posible escasez a largo plazo de municiones sino de alimentos, porque el bloqueo del almirante Barceló era cada vez más efectivo, semana a semana. Sus pequeños bajeles obtenían grandes resultados al entorpecer, en gran proporción, el tráfico clandestino de cárabos que desde las costas fronterizas africanas, y especialmente desde Tánger, se aprestaban a proporcionar víveres frescos para la población sitiada. Se atrevían a afrontar el bloqueo por los altos rendimientos económicos que les proporcionaba la venta de sus productos en Gibraltar.



Algunos historiadores británicos<sup>13</sup> han puesto de relieve la creciente angustia que, en este aspecto, se iba afirmando cada vez más en el ánimo de los sitiados.

Entre los sitiadores se confiaba que con sólo el bloqueo se conseguiría obligar a rendirse al Gibraltar británico y aunque no descartaban que Inglaterra intentaría romper esta inaplazable situación en el Peñón mediante el envío de un numeroso convoy de aprovisionamiento fuertemente escoltado por buques de guerra, se suponía que tal operación naval podría ser interceptada por la flota aliada francesa establecida en Brest.

Pero el mando de aquella flota aliada no hizo nada por cumplir la misión que se le había asignado.

Por otra parte, la flota de don Luis de Córdoba se había visto forzada de entrar en Cádiz, tras sufrir serios desperfectos en un largo y corrido temporal.

Inopinadamente, el almirante Rodney apareció en la entrada del Estrecho en el mes de enero de 1780, a los siete meses de haberse formalizado este tercer sitio.<sup>14</sup> Tuvo que librar un fuerte combate con la flota del almirante Lángara a la altura del cabo de Santa María (al oeste de Cádiz) que pretendía cerrarle el paso, pero la desproporción entre las fuerzas enfrentadas era absoluta. Rodney que iba al mando de 21 navíos y 10 fragatas con la misión de proteger a un conjunto de numerosos transportes, de más de 200 velas, logró aprovisionar a la guarnición gibraltareña.

El bloqueo naval del Peñón, tal como estaba planteado, resultaba insuficiente.

Sin embargo, durante todo el año 1780, entre los sitiados volvió a reaparecer la misma angustia que producían las serias privaciones que estaban obligados a soportar y que tan gravemente les había afectado durante los siete primeros meses del asedio. Los bajeles de Barceló seguían cumpliendo eficazmente su misión en el nivel que les correspondía.

Tuvo que llegar el mes de abril de 1781, más de un año después del aprovisionamiento que logró realizar el almirante Rodney, para que Inglaterra consiguiera por segunda vez restablecer la situación de necesidad alimentaria que imperaba en el Peñón.

Barceló sólo pudo oponer unas pocas lanchas cañoneras de su escuadra de bloqueo a la flota del almirante Darby, que apareció en la bahía de Algeciras, formada por 28 navíos, 10 fragatas, cinco balandras y un centenar de transportes.

Afortunadamente, las circunstancias que rodeaban al segundo objetivo moral que afectaba a España, la isla de Menorca, transcurrían en forma bien diferente de las que se vienen detallando para Gibraltar.

En el mes de febrero de 1782 las tropas del duque de Crillon y del almirante Moreno habían finalizado victoriosamente el asalto al fuerte de San Felipe, que era el objetivo principal en la isla, así como la ocupación de los puertos de Mahón y de Ciudadela. Una victoria que habría de repercutir en los planteamientos que primaban, hasta aquel momento, en el tema de Gibraltar.

**Segunda fase (junio 1782 – enero 1783).** Floridablanca decidió alcanzar en el verano de 1782 una rápida victoria en Gibraltar por medio de una reorganización de los mandos del sitio y una elaboración de planes conjuntos, tanto por tierra como por mar. Para concretarlo eligió como comandante en jefe de la operación al duque de Crillon y para el mando naval al almirante Moreno, (los recientes vencedores en la isla de Menorca), e impuso, además, el proyecto táctico ideado por el ingeniero francés D'Arçon con sus "baterías flotantes".

<sup>13</sup> George Hills. *El Peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*.

<sup>14</sup> Angel J. Sáez Rodríguez, *Los asedios a Gibraltar en el siglo XVIII*.

Primaba la idea de que dada la indudable escasez de víveres y municiones que padecía Gibraltar, lo que podía comportar un bajo estado de moral combatiente, sería posible lograr su rendición sometiendo a la plaza a un violento fuego de artillería, tanto terrestre como naval, máxime si se tenía en cuenta que la proyectada concentración del grueso de las armadas combinadas hispano francesas, a las órdenes del almirante Luis de Córdoba en la bahía de Cádiz, provocaría la mayor eficacia posible del bloqueo naval de Gibraltar, y haría casi absolutamente impracticable el socorro al Peñón por los británicos, quienes, dada la dispersión de sus fuerzas navales, se hallaban teóricamente imposibilitados de realizar una concentración de fuerzas comparable con la señalada en Cádiz.<sup>15</sup>

Se hace imprescindible, en este momento, analizar una serie de circunstancias derivadas directamente de la imposición, por parte francesa, de determinados personajes y decisiones operativas que no gozaban del adecuado consenso entre los principales mandos participantes en el Sitio y que produjeron grandes resquemores y celotipias.

En primer lugar, el nombramiento del duque de Crillón, un general francés aunque al servicio de España desde 1769, fue considerado como un desprecio directo contra el general Martín Álvarez de Sotomayor, tanto más cuanto que el duque dejó de lado, igualmente, al Estado Mayor establecido.

Un Estado Mayor que, por su parte, se mostraba poco proclive a ser comandado por un extranjero como Crillón, quien formó su propio grupo de consejeros íntimos, lo que provocó un gran escándalo si se tiene en cuenta que, además, la mayoría eran franceses y no todos militares.<sup>16</sup>

El jefe de escuadra Buenaventura Moreno fue encargado de la dirección de las operaciones navales en Gibraltar. Había tenido numerosos problemas con Crillón durante las operaciones conjuntas en Menorca y volvería a tenerlos en Gibraltar.

Crillón solicitó su nombramiento en calidad de jefe supremo conjunto de todas las operaciones que pudieran concurrir en el sitio de Gibraltar, lo que no se aceptó. Se realizaron, sin embargo, nombramientos particulares que comportaban sutiles matices lingüísticos y producían confusión incompatible con un planteamiento correcto de la maniobra y una ejecución eficaz de la misma.

Fueron los siguientes: el duque de Crillón fue nombrado Comandante General de Mar y Tierra y el almirante Moreno lo fue de jefe de escuadra y Comandante General de la Marina.

Unos nombramientos que reflejaban el antagonismo existente en el seno del propio Gobierno y que se hacía presente en una independencia y descoordinación entre el secretario de Guerra y el de Marina que no atinaba a conciliar ni el mismo secretario de Estado, conde de Floridablanca.

Todos los problemas relacionados con la falta de concreción en el mando supremo del sitio deberían ser resueltos en un denominado "Consejo de Mar" que se celebraba una vez a la semana en Algeciras. A sus sesiones asistían Crillón y Moreno (como comandantes en jefe de Tierra y Mar, respectivamente) y algunos personajes de su entorno, además de D'Arçon por razones obvias.

Ya se ha dicho que el proyecto táctico para la conquista de Gibraltar había sido impuesto a España desde las más altas instancias francesas. Lo que produjo desde el primer momento, y en todos los ambientes de mando, un rechazo sistemático. Hasta el punto de que cuando Crillón tuvo conocimiento de la forma impositiva con que se le presentaba, en el mismo momento de conocer su designación para el mando del ejército del sitio, se negó a aceptarlo en tales condiciones. Pero se vio obligado a transigir en ello, contra su voluntad.

<sup>15</sup> Varios autores. *Ob. cit.*

<sup>16</sup> José L. Terrón Ponce. *El gran ataque a Gibraltar de 1782.*

D'Arçon partía de la base, absolutamente correcta, de que el frente débil de la plaza era el marítimo. Pretendía, en vista de ello, abrir la brecha desde el mar y a tal efecto había proyectado unas barcazas artilleras, teóricamente incombustibles e insubmersibles, armadas con los cañones necesarios para obtener el resultado apetecido.<sup>17</sup> Se conocieron con el nombre de baterías flotantes y deberían constituir la panacea tan deseada para resolver el problema bélico planteado en el Peñón desde hacía tres años.

Debe señalarse, de inmediato, que con todas las connotaciones que se están poniendo de relieve, en las reuniones semanales de Algeciras hubo de todo –constantemente– menos coordinación y acuerdo.

En relación con el aspecto del bloqueo naval que nos ocupa, no pueden dejar de ser mencionados otros dos personajes que lo protagonizaron en momentos sucesivos y que imprimieron en el mismo su particular forma de dirigir las correspondientes operaciones navales.

Al almirante Antonio Barceló se le había encargado, al plantearse el tercer sitio, la jefatura marítima del bloqueo de Gibraltar que desempeñó, con indudable eficacia, entre 1779 y 1782 en el período mandado por el general Alvarez de Sotomayor. En la reorganización del verano de 1782, además del disgusto que debió producirle su relevo en el mando a favor del almirante Moreno, se encontró relegado a una misión secundaria como era la de proteger con sus lanchas cañoneras el ataque a cargo de las baterías flotantes.

El almirante Luis de Córdova mandó, a partir de la primavera de 1782, una escuadra combinada hispano francesa compuesta por 27 barcos españoles y 12 franceses cuya misión principal consistía en la vigilancia del Estrecho, con base en Cádiz, para reforzar la acción del bloqueo naval sobre Gibraltar.

En los primeros días del mes de septiembre de 1782, el almirante Córdova decidió trasladar su flota a la misma bahía de Algeciras. Nada más entrar en ella exigió que fueran puestos a sus órdenes los 11 buques que se encontraban ya en el puerto, mandados por el almirante Moreno, y que eran los que debían apoyar el gran ataque general previsto para mediados de este mismo mes, realizando una maniobra de diversión sobre punta Europa.<sup>17</sup>

La recuperación de Gibraltar se manifestaba como una operación compleja, tanto desde el punto de vista táctico como del humano.

Pero todavía será necesario tener en cuenta un nuevo factor que incrementará la complejidad del panorama expuesto. La guerra planteada no iba a ser una excepción en la época a los usos establecidos. Durante el Setecientos, y parafraseando a Clausewitz, "la guerra era la continuación de la diplomacia por otros medios".

En este sentido, a la altura de mayo de 1782 se presentaban dos hechos en primer plano de actualidad: de una parte los tres años de contienda bélica transcurridos en torno a Gibraltar, sin ningún resultado práctico, y de otra unas negociaciones diplomáticas paralelas entre Francia e Inglaterra en busca de una solución factible al conflicto.

En el acuerdo de alianza entre las cortes de Madrid y París de, 1779, no sólo se había señalado que Francia apoyaría la restitución a España de Menorca y Gibraltar sino que se comprometía a no negociar la paz con Inglaterra sin haber alcanzado previamente tales objetivos.

Cuando los franceses recibieron ofertas británicas favorables a sus intereses particulares apremiaron al Gobierno español para que concluyera la conquista de Gibraltar en el menor tiempo posible. Éste fue una de los motivos principales que explican la precipitación con que se llevó a cabo la campaña del verano de 1782.

---

<sup>17</sup> Carlos Martínez de Campos y Serrano. *Ob. cit.*

La conducción del ataque general a Gibraltar bajo tales condiciones produjo, inevitablemente, el desastroso fracaso del día 13 de septiembre con la total destrucción de las baterías flotantes.

Es cierto que se había producido el descalabro total del proyecto D'Arçon de ataque principal a Gibraltar por el frente marítimo, pero entre los sitiadores subsistía la idea mencionada al comenzar el análisis de la segunda fase de este tercer sitio según la cual dada la indudable escasez de víveres que sufría la plaza (no había recibido aprovisionamientos desde que los facilitara el almirante Darby hacía ya más de un año y medio) y la seguridad que, teóricamente por lo menos, prestaba la acción de la flota combinada hispano francesa al mantenimiento del bloqueo naval, sería posible lograr su rendición en un plazo no lejano.

En concordancia con esta idea, Crillon mantuvo un bombardeo continuo y el almirante Córdova permaneció en la bahía de Algeciras.

Pero sucedió, una vez más, lo imprevisible en cuanto al desencadenamiento de violentos temporales. En los primeros días del mes de octubre de 1782 una importante flota británica de barcos mercantes y de transporte de tropas escoltados por 30 navíos al mando del almirante lord Howe apareció en aguas del Estrecho a una velocidad mayor que la prevista debido al fuerte viento reinante en la zona.

Uno de los barcos de escolta y cuatro transportes lograron alcanzar el puerto de Gibraltar, pero el resto de la flota fue arrastrado en dirección a Marbella.

El almirante Córdova estimó oportuno desplegar sus barcos en la embocadura de la bahía de Algeciras y esperar allí el regreso de la flota británica para batirla. El mando francés opinó que era mejor perseguirla, darle alcance y librar batalla en alta mar e impuso su voluntad con la amenaza de retirar sus barcos en caso contrario.

Lord Howe tuvo la habilidad de esquivar tal persecución y, aprovechando la ausencia de la flota aliada en aguas próximas a Gibraltar, consiguió que el resto del convoy llegara a su destino, desembarcara 1.600 soldados y repusiera las existencias de víveres para un año.<sup>19</sup>

Cuando el almirante Córdova, de regreso de su inútil persecución, dio vista nuevamente a la flota británica y se dispuso a pelear, se encontró con que Howe rehuía el combate y se lanzaba a toda vela en dirección hacia el Atlántico. El almirante inglés era un pragmático: los barcos a su mando habían cumplido ya la misión que se les había asignado de aprovisionar a Gibraltar y él, por su parte, no estaba dispuesto a darle ninguna oportunidad al adversario.

Ha quedado expuesto aquí, simplemente, un relato histórico sin pretender realizar un análisis crítico de los aspectos operativos.

Por tercera vez, durante el tercer sitio, un almirante británico había conseguido romper, por una u otra razón, el bloqueo naval sobre Gibraltar.

Teóricamente, el sitio proseguía pero el resultado que podría obtenerse estaba ya muy claro. Se activaron las conversaciones diplomáticas, perdiendo las posibilidades de recuperar Gibraltar, y se firmaron los preliminares de paz el 20 de enero de 1783. Finalizaba, con ello, el tercer sitio de Gibraltar.

El tratado definitivo, con el nombre de Paz de Versalles, se firmó el día 2 de septiembre del mismo año.

---

<sup>18</sup> José L. Terrón Ponce. *Ob. cit.*

<sup>19</sup> George Hills. *Ob. cit.*

## UNA BREVE EVALUACIÓN DEL BLOQUEO NAVAL

Por las razones expuestas a lo largo de esta ponencia, no puede decirse que el bloqueo naval llegara a materializarse en los sitios de 1704 y de 1727.

Sin embargo, en una evaluación del bloqueo naval de Gibraltar durante el tercer sitio, aunque sea forzosamente breve, es necesario destacar algunos parámetros que condicionaron la actuación de nuestra Marina de Guerra como se ha visto en la exposición de la ponencia.

**Primero.** La iniciación del asedio de Gibraltar en el año 1779 se produjo como una derivación de la alianza con Francia contra Inglaterra, en apoyo a la sublevación de las trece colonias británicas en Norteamérica contra su metrópoli.

La consecuencia de este nuevo planteamiento geoestratégico hubo de traducirse en una definición de objetivos:

- Recuperación de Gibraltar.
- Defensa del territorio americano de soberanía española.
- Protección de las comunicaciones entre las Indias y la Península.

Automáticamente, la obligada prelación entre dichos objetivos con el fin de distribuir adecuadamente los medios navales disponibles hizo que el referido a Gibraltar se constituyera en un muy importante objetivo moral, mientras que la consolidación y seguridad de los territorios ultramarinos españoles en las Indias, así como la de sus comunicaciones con la metrópoli, alcanzaba la categoría ineludible y prioritaria de objetivo vital.

Era una clasificación estratégica de objetivos que daría la posibilidad a Inglaterra de concentrar una importante masa naval en un lugar y tiempo determinado que podía facilitar su absoluta superioridad en un combate concreto. Gibraltar sufrió las consecuencias directas de tal planteamiento.

**Segundo.** En la segunda fase de este tercer sitio (a partir del mes de junio de 1782) se produjo una inexplicable falta de sensibilidad en la forma de designar nuevos mandos terrestres y navales para la Operación Gibraltar, y la adopción de sus correspondientes decisiones operativas, en beneficio de diversos personajes de origen extranjero que originaron fuertes resentimientos personales entre los mandos españoles que resultaban preteridos.

Se creó, así, un nivel de relación entre diversos mandos superiores presidido por grandes resquemores y celotipias.

**Tercero.** No supo aceptar el conde de Floridablanca, la máxima autoridad política del Gobierno español en aquel momento, el concepto de "Mando Supremo Conjunto" en un plano táctico, lo que produjo las desagradables consecuencias operativas que ya se han puesto de relieve en su momento oportuno.

**Cuarto.** A pesar de todo ello, en el tercer sitio de Gibraltar cabe distinguir dos aspectos especialmente diferenciados:

De una parte, el alto nivel de eficacia en el bloqueo alcanzado por la brillante acción desarrollada durante casi tres años por el almirante Barceló, dentro de los límites del alcance de sus jabeques y lanchas cañoneras.

A este respecto dice el capitán Sayer, comentarista inglés del sitio, que las cañoneras de Barceló "al principio causaron risa, más no transcurrió mucho tiempo en que se reconociera que constituían el enemigo más temible" [de los que atacaban por mar]. Y añade que estas lanchas, una vez puestas en servicio [tanto las cañoneras como las obuseras], "noche tras noche enviaban sus proyectiles por todos lados de la plaza..., primeramente las baterías de la defensa trataron de deshacerse de las cañoneras disparando al resplandor de su fuego; después se advirtió que se gastaban inútilmente las municiones".<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Carlos Martínez-Valverde. "Sobre las fuerzas navales sutiles españolas en los siglos XVIII y XIX". *Revista de Historia Naval*, núm 36. 1992.

Otra valoración de esta eficacia, nacida del ambiente popular, quedó proclamada en una famosa coplilla que, por entonces, se cantaba en Cádiz.<sup>21</sup>

Si la Marina tuviese,  
Cuatro como Barceló,  
Gibraltar sería de España,  
Que de los ingleses no.

Por otra parte, la ya prevista posibilidad inglesa de organizar operaciones de aprovisionamiento fuertemente escoltadas por su Marina de Guerra, en momentos determinados, producía a la flota española que vigilaba el Estrecho una imposibilidad práctica de interceptarlas.

En consecuencia, el bloqueo naval de Gibraltar, por la acumulación de circunstancias que se han detallado, no alcanzó la eficacia necesaria para culminar la proyectada operación de reintegración del Peñón al resto de España.

---

<sup>21</sup> Jesús Salgado Alba. *Ob.cit.*