

La tormenta de 1694 en el estrecho de Gibraltar durante la guerra de los Nueve Años (1688-1697)

Baltasar Miguel Gómez Nadal

Recibido: 4 de marzo de 2025 / Revisado: 7 de marzo de 2025 / Aceptado: 10 de marzo de 2025 / Publicado: 9 de octubre de 2025

RESUMEN

Tras esta investigación podemos conocer los pormenores de la expedición comercial que llevaron a cabo Holanda e Inglaterra a través del estrecho de Gibraltar en 1694, durante la guerra de los Nueve Años. Se analiza la preparación y los detalles de la tormenta que llevó a pique a 15 bajeles de las escuadras de estos países en el mes de febrero a su paso por el Estrecho. El trabajo enraíza en la fracasada expedición comercial de 1693 del “convoy de Esmirna”, para analizar los preparativos y logística de la nueva expedición del año siguiente en el circuito comercial de *Straatvaart*. El trabajo concluye esclareciendo las consecuencias estratégicas que desencadenó este desastre a corto y medio plazo en el desarrollo del conflicto, especialmente en la costa de Cataluña.

Palabras clave: guerra de los Nueve Años, Gibraltar, estrecho de Gibraltar, 1694, tormenta.

ABSTRACT

This research reveals the details of the commercial expedition carried out by Holland and England through the Strait of Gibraltar in 1694, during the Nine Years' War. It analyses the preparations and details of the storm that sank 15 ships from the fleets of these countries in February as they passed through the Strait. The work is rooted in the failed commercial expedition of 1693 of the 'Smyrna convoy' to analyse the preparations and logistics of the new expedition the following year in the commercial circuit of *Straarvaat*. The work concludes by clarifying the strategic consequences that this disaster triggered in the short and medium term in the development of the conflict, especially on the coast of Catalonia.

Keywords: Nine Years' War, Gibraltar, Strait of Gibraltar, 1694, storm.

1. INTRODUCCIÓN

Nos encontramos a finales de un siglo en el que el declive español se relaciona con las continuas y prolongadas guerras en las que participó: la guerra de los Ochenta Años y la guerra de los Treinta Años, que concluyeron con el Tratado de Westfalia (1648); la guerra Franco-española (1635-1659), con la paz de los Pirineos (1659); y la guerra de Devolución (1667-68), con la paz de Aquisgrán (1668). Todas ellas establecieron un escenario común de enfrentamiento entre Francia y España con la implicación de otros países. Con el paso de las décadas se fue dibujando el declive español, el ambicioso auge francés y el deterioro de Holanda como país hegemónico de su comercio, en beneficio del de Inglaterra.

Ante la incansable política expansionista del soberano francés Luis XIV, y con la intención de frenarla, se originó la guerra de los Nueve Años (1688-97). De esta manera, España, Inglaterra, Holanda y el Sacro Imperio Romano, principalmente, formaron una gran Alianza, con el fin de frenar los deseos franceses de conquista. Este conflicto, durante el reinado de Carlos II, tuvo su final con la paz de Ryjswijk (1697).

2. CÁDIZ COMO NODO COMERCIAL: EL BÁLTICO, AMÉRICA Y STRAATVAART

El comercio aliado, principalmente el holandés, se estructuraba en una triangulación centrada en la ruta vertical Ámsterdam-Cádiz. Esta conexión era clave para la urbe española por ser el enclave



Lámina 1. Derroteros del convoy de Esmirna de 1694. Se indica el derrotero principal; los derroteros de dispersión, con los lugares de arribada; los derroteros previstos, con los destinos proyectados; y la tormenta. Infografía del autor sobre mapa de <https://d-maps.com/>

donde se recibían la mayoría de los productos procedentes de América y desde donde se redistribuían hacia el Mediterráneo, a través de la ruta bautizada por los comerciantes holandeses como *Straatvaart*. Ésta alcanzaba ciudades del Mediterráneo oriental como Esmirna o Alepo, desde donde conectaba con rutas comerciales que se adentraban en el continente asiático. Sin embargo, durante los años de guerra, el comercio se vio afectado por la competencia del comercio inglés, la amenaza de los piratas berberiscos y el propio conflicto, lo que benefició a los comerciantes genoveses en el Mediterráneo (Crespo, 2010: 45-55). Desde Holanda llegaban a Cádiz productos como grano, pertrechos navales, papel, lino, manteca, quesos, pescado en salazón y textiles, muchos de los cuales se redistribuían hacia el Mediterráneo. En esta triangulación, desde España se exportaban vino, aceite de oliva, pasas, almendras, cítricos y especias asiáticas. Por otra parte, la plata española de América era crucial para las transacciones holandesas en el Báltico, hecho que podemos relacionar con que el 30% de este metal llegado de América se

trasladaba desde Cádiz a Ámsterdam. (Crespo, 2016: 175-181).

3. EL CONVOY DE ESMIRNA - 1693

En 1693, una expedición compuesta por escuadras holandesas e inglesas partió hacia el Mediterráneo, siendo atacada a su regreso por los franceses, una vez franqueado el estrecho de Gibraltar. Unidas las escuadras de Brest y Tolón, dirigidas por los almirantes Tourville y el conde D'Éstrées respectivamente, sumaron las fuerzas necesarias para hundir, incendiar o capturar más de 70 navíos aliados al mando de los almirantes Rooke y Van der Goes. Estos hechos acaecieron en la bahía de Lagos, frente al Algarve portugués, durante los días 27 y 28 de junio. Durante la retirada para buscar refugio fueron apresados varios de ellos, lo que elevó la cifra total de buques afectados a más de un centenar.

Gibraltar, donde buscaron cobijo varios de ellos, fue bombardeada por una parte de la escuadra francesa. Este desastre supuso “un modelo de aniquilación del tráfico marítimo”,

resultando en grandes pérdidas económicas y debilitando la fuerza naval Aliada. Para conocer en profundidad este episodio, es muy recomendable la lectura del trabajo realizado por el doctor Carlos Gómez de Avellaneda (2007: 373-395).

4. LA NUEVA OPORTUNIDAD DE 1694

Tras el fracaso de la expedición de 1693, el desafío fue nuevamente replanteado. De este modo, a finales de enero de 1694, ya se estaban reuniendo los bajeles de las escuadras inglesas y holandesas en Cádiz para ejecutar con seguridad el derrotero previsto y especialmente el paso del Estrecho, sorteando a la escuadra francesa en el Estrecho y a los corsarios argelinos.

La línea de batalla ubicó la escuadra holandesa a estribor de la formación. Estaba mandada por el almirante Callenburgh, que tenía a su cargo los siguientes bajeles (con detalle del número de cañones y el nombre del capitán): Gouda (74, Maenardt), Amsterdam (64, Lynslaeger), Vrede (50, Swaen), Haerlem (64, Wassenaer), Riddershap (72, Callenburgh), Muiden (72, Van der Dussen), y Honslardyck (50, Van der Pos). La escuadra inglesa debía navegar por babor con sus bajeles organizados en tres grupos. El primero, al mando del almirante Wheeler, se configuraba por el Plymouth (60, Killigrew), Carlisle (60, Bancks), Cambridge (70, Ward), Sussex, la nave capitana (80, Hawkins), Falmouth (50, Beverly), Warspite (70, Grantham); el segundo grupo, al mando del almirante Nevil, lo formaban el Rochester (50, Hughes), Winchester (60, Bibb), Yorck (60, Whestone), La Cadena Real (74, Wyas), Eagle (70, Lestock) y el Deptford (50, Bridges); por último, en el tercer grupo, bajo el gobierno del almirante Hopson, se agrupaban el Mary (60, Jennings), Chatham (50, Leader), Russel (80, Norris), Defiance (64, Steward) y el Norfolk (80, Jones).

Estos barcos de guerra contaban con un fuego de 1.534 cañones, además de fragatas, navíos de aviso, de transporte, de bombas y brulotes, que se distribuían en los cuatro grupos de bajeles. Por otra parte, también se esperaba la llegada de otros cuatro bajeles de guerra holandeses en Cádiz (Marqués de Canales, 1694).

El convoy de Esmirna, liderado por el almirante Wheeler, partió desde Plymouth con una dotación de 300 velas:

“de los cuales [navíos] pasaron sesenta a Canarias convoyados de tres de guerra, quedaron algunos en Bilbao. Otros en los puertos de Portugal y Galicia y los restantes son los que han entrado en aquella Bahía [de Cádiz], pero que faltan aún muchos holandeses, que le aseguran que serán hasta ciento, para las partes referidas y para Cádiz”.

Según Fco. Antonio Fdez. de Velasco y Tovar, gobernador de Cádiz, el 29 de enero entraron en la bahía de Cádiz las escuadras de Inglaterra y Holanda, formadas por un centenar de navíos, custodiados por 17 de guerra ingleses y 13 holandeses, a los que se sumarían varios que fueron en seguimiento de seis fragatas francesas que se encontraron a la altura del cabo de San Vicente.

La expedición fallida de 1693 llevó a hacer ajustes para garantizar el éxito de la siguiente, los cuales se basaban en un tratado firmado en ese mismo año, por el que España debía apoyar a sus aliados con barcos y provisiones. Sin embargo, la falta de predisposición española causó tensiones con el rey Guillermo III de Inglaterra, quien aseveró con vehemencia al marqués de Canales, embajador español en Inglaterra:

“yo estoy bien informado, y os ruego y mando escribáis hoy sin falta al Rey vuestro Amo, diciéndole que estas Escuadras irán; pero que si llegando a Cádiz, no hallan disposición para que pueda ir la Armada de España en su compañía al Mediterráneo se volverán, y que esto dijo sin admitir más replica”.

El marqués de Canales infirió que, en realidad, que Guillermo III deseaba que la Armada española no se presentara en Cádiz y de este modo poder justificar su negativa a que estos navíos realizaran el cruce del Estrecho, pues Inglaterra, preocupada por la posibilidad de enfrentarse sola a los franceses, tenía

especial cuidado en no poner en riesgo sus buques de guerra, preservándolos para futuros acontecimientos adversos de mayor necesidad.

Juan Angulo, secretario del Despacho Universal, informó al Consejo de Estado sobre la entrevista entre Carlos II y Francisco Schonenbergh, representante diplomático de la República Neerlandesa en Madrid, sobre varios puntos clave. Mencionó que los 24 navíos de línea, junto a cuatro fragatas, seis brulotes y otros ocho navíos que llegaban a Cádiz, tenían la misión de apoyar a la Armada y galeras españolas. Ante la desconfianza que existía entre los Aliados, Schonenbergh, siguiendo la línea de Guillermo III, explicó a Carlos II que sería beneficioso que los almirantes ingleses percibieran una actitud positiva por parte de España, mostrando apoyo a la unión de la Armada y galeras españolas al convoy de Esmirna, aclarando “que de otra suerte no se quedarán acá”.

José Manuel Fdez. de Velasco y Tovar, VIII duque de Frías y condestable de Castilla, expresó en el Consejo de Estado:

“que la noticia de haber llegado las escuadras, si pudiésemos asegurarnos de su duración en estos mares, fuera el único remedio para el resguardo de Cataluña, pero lo que ahora debemos procurar es que no se desvanezcan estas esperanzas; que los holandeses pidan la unión de nuestra Armada y Galeras”.

Como se ve, los intereses españoles iban más allá del convoy, buscando el beneficio de la defensa de Cataluña con la presencia de las Armadas aliadas en el Mediterráneo.

En este Consejo, todos apoyaron la activa participación de las galeras y Armada española, ya que “lo pide la razón”. La incorporación urgente de los bajeles españoles buscaba mostrar unión y buena actitud ante los generales aliados, armándolos y dotándolos de marinería rápidamente. Así, se aseguraba que “unidas nuestras fuerzas con las de los Aliados, quedamos superiores a los Enemigos y se asegura Cataluña...”.

El duque de Frías respaldaba solicitar al “Presidente de Hacienda” un mayor

avituallamiento en Cádiz, Málaga, Cartagena y Barcelona, sin ocultar a los aliados estas acciones favorecedoras a los intereses comunes, con la intención de mostrar ante ellos una actitud de complicidad y confianza. Ante la desventajosa situación de Cataluña en la que se encontraba, también se consideraba útil informar al marqués de Villena sobre la llegada de las escuadras a Cádiz, para transmitir ánimo a los aliados frente a la amenaza francesa.

El Consejo recomendó a Carlos II, como gesto de empatía, que expresara a los almirantes de Inglaterra y Holanda su satisfacción por el arribo de las escuadras, informándoles que había ordenado una buena acogida y asistencia en todos los puertos de arribo. El ardor del Consejo fue tal que el marqués de Manzanares, coincidiendo con el Condestable, sugirió que el rey escribiera a Pedro Corbete, gobernador de la Armada, para que preparara una dotación naval para adherirse a las escuadras aliadas, aunque el conde de Frigiliana, más realista, consideraba difícil modificar los planes para la incorporación de las fuerzas españolas en esas fechas (Consejo de Estado, 1694a).

El 13 de febrero de 1694, el almirante Wheeler, desde el Sussex, nave capitana, envió una misiva a Carlos II insistiendo en el papel que debían desempeñar los bajeles españoles frente a la Armada francesa, “para incorporarse con nosotros cuando volviéremos, o, para juntarse con las fuerzas que pudieran venir de Inglaterra y Holanda (siendo necesario) para socorrernos cuando hubiéramos pasado el Estrecho”. Relató su llegada a la bahía de Cádiz junto a la flota española de las Indias Occidentales, escoltada a lo largo del cabo de San Vicente. También detalló las órdenes recibidas de Guillermo III, las cuales indicaban que debía acompañar durante parte de su viaje a los “ricos Navíos Ingleses, y Holandeses fletados para Turquía”; y a su regreso debía incorporarse a la Armada española, para reunirse en Cádiz con Pedro Corbete y el vicealmirante holandés, con la intención de actuar contra los franceses, según lo determinado por el correspondiente consejo de guerra (Wheeler, 1694).

Con la definitiva ausencia de la escuadra española, cuyo motivo desconocemos

detalladamente, salió desde Gibraltar el caballero Francis Wheeler al mando de las escuadras de navíos de guerra y las naos marchantes de Inglaterra y Holanda. El día 28 por la tarde, entrados en el Mediterráneo se desató una tormenta de viento con alguna agua que duró desde aquella noche hasta la siguiente con mucha violencia, pereciendo como consecuencia los navíos que se detallan.

Bajeles de guerra ingleses:

El *Sussex*, la capitana, perdiendo toda su gente menos dos moros; El *Cambridge*, con más de cien hombres muertos; El *Castillo de Lumbley*, nao de guerra que había cargado parte de los paños salvados de los cuatro navíos barrenados en Gibraltar para salvar su carga, durante el ataque francés de 1693; El *Carcass*, con bombas, falleciendo todos los ocupantes menos dos hombres; y una balandra inglesa que servía de patache, que se hundió con toda la gente.

Naos marchantas inglesas:

El *Jorge el Grande* (San Jorge) y el *Factor de Alepo*, ambos con destino a Alepo.

El *Mercader de Italia*, se fue a pique en el muelle nuevo de Gibraltar junto con otras tres naos; el *Barqueshier*, navío en el que iba la ropa salvada de otro bajel quemado durante el ataque francés de 1693, en la playa de Santa María; la *fragata de Oro*, con destino a Venecia; y el *Guillermo*, que iba para Livorno.

Naos marchantas de Holanda:

El *Ana María*, que iba para Esmirna; la *Princesa Real*, para Alepo; el *Rey David*, para Livorno; Las *Armas de Sevilla*, para Livorno y Nápoles; y el *Holanda* para Esmirna, desarbolado y varado.

No se supo de otras marchantes durante algunos días, hasta que aparecieron finalmente fondeadas en el cabo Espartel (Anónimo, 1694). Tras la tormenta, hasta 64 bajeles de guerra, y mercantiles entraron en Gibraltar en busca de refugio, desconociendo la fortuna de otros 30 por falta de noticias, aunque se pensaba que podrían estar en la costa de Berbería (Fdez.

de Velasco y Tovar, 1694). Francisco Bernaldo de Quirós y Valdés, consejero de Castilla, fue comisionado como enviado de España en las Provincias Unidas, impartió órdenes a todos los gobernadores de Andalucía para que asistieran a los naufragos que pudieran haber alcanzado sus costas. Por otra parte, asumiendo el quebranto del pujamen militar marítimo de los aliados en el Mediterráneo, manifestó la necesidad de tener que reforzar las escuadras, temeroso de que “no queden los franceses dueños de la mar y noticiosos de lo sucedido intenten algún insulto contra los navíos, que han escapado del naufragio” (Bernaldo de Quirós, 1694a).

5. EL DIBUJO DE UNA NUEVA ESTRATEGIA EN EL MEDITERRÁNEO

España, al saber de la unión de las escuadras de Brest y Tolón, temía una invasión francesa en Italia tanto por mar como por tierra. Ante esta amenaza, se propuso reforzar rápidamente los bajeles sobrevivientes del temporal con dotaciones de la Armada española para frenar los ofensivos planes franceses y evitar su consolidación en el Mediterráneo (Bernaldo de Quirós, 1694b). Con fecha de 6 de abril, sabemos que Bernardo de Quirós, en nombre de Carlos II, acordó la participación española, al mando de Pedro Corbete junto a las Armadas de los Estados Generales e Inglaterra. Por otra parte, instaba insistentemente a Carlos II a “enviar sin dilación grande número de bajeles de guerra a escoltar la flota mercantil”, sin cuyo resguardo podrían caer en manos enemigas.

También informó de que el rey Guillermo III ya había recibido la petición por correo expreso de que enviara con brevedad navíos a Cádiz, donde se uniría con los españoles y holandeses (Bernaldo de Quirós, 1694c). El 22 de abril, Pedro Corbete comunicó al monarca español que se encontraban cerca de estar preparados para unirse a las escuadras. Mientras se embarcaban “bastimentos, pertrechos y municiones de guerra”, esperaban en Cádiz a las tropas de marinería procedentes de Cantabria y Mallorca, y las de Infantería, de Córdoba, Jaén y Sevilla (Corbete, 1694).

A principios del mes siguiente, el 6 de mayo, Bernaldo de Quirós insistía en conseguir de

Guillermo III, a través del marqués de Canales, los Estados Generales y el conde Latorre, enviado de Saboya, la presencia de sus Armadas, por ser necesarias no sólo para el frente de Italia, sino también para el de Cataluña. Según su información, la Armada inglesa, de unos 40 bajeles, estaba lista para reunirse con las demás en “Dunas [posiblemente referido al fondeadero de Downs, cerca de Dover]”. La dilación de Pedro Corbete, que aún no contaba con la marinería, generaba incertidumbre en sus principales aliados y en Bernaldo de Quirós sobre el cumplimiento del compromiso español (Bernaldo de Quirós, 1694d). Esta desconfianza se reforzaba por la postura del monarca inglés, que no era partidario de que sus flotas se apartaran de las costas inglesas (Consejo de Estado, 1694b).

Una vez reunidas las escuadras inglesa y holandesa en Cádiz, sus almirantes se congregaron con los españoles Papachino y Navarrete para iniciar las operaciones convenidas. La fuerza naval Aliada fondeada en Cádiz constaba de diez bajeles de guerra, un patache, dos de fuego y algunos de carga, con los cuatro de guerra enviados a Cataluña; los ingleses, con catorce navíos de guerra, cuatro de fuego, uno de bombas y seis de carga; y los holandeses, con ocho navíos de guerra y dos de fuego, sumando un total de 36 navíos de guerra.

En el Consejo de Estado, al saber que 40 bajeles franceses de Brest se habían unido a los de Tolón, sumando un total de 70, se consideró que, de no llegar los refuerzos, el “devenir del conflicto quedará mal arbitrio del Rey de Francia ejecutar todas las operaciones que quiere en el Mediterráneo sin contradicción”. También se valoró que, si no se reunían las Armadas, se perderían Cataluña, Andalucía y, “por consecuencia toda España” (Consejo de Estado, 1694c).

El 7 de junio de 1694, el Consejo de Estado trató la carta de Francisco Schonemberg a Carlos II, solicitando abastecer los puertos de munición y pertrechos. Para evitar el retiro de las Armadas aliadas por desabastecimiento, aprobó el suministro para 60 bajeles por dos meses, encargando la tarea a los gobernadores

del Consejo de Castilla y de Hacienda. (Consejo de Estado, 1694d). Días más tarde se encargó a Juan de la Carrera en Málaga (Consejo de Estado, 1694e) el inventario de munición de guerra, para asegurar el buen aprovisionamiento en Málaga, Cartagena, Gibraltar, Cádiz y Sevilla.

6. CATALUÑA Y LA PRIMACÍA FRANCESA EN EL MEDITERRÁNEO

Mientras la flota aliada se preparaba, Cataluña sufrió ataques franceses. El proceso de reestructuración de las Armadas debilitó la defensa del Mediterráneo, agravada por la escasez de tropas, desertiones y mala organización. A finales de mayo, los franceses vencieron en la batalla del Ter (25 de mayo) y ocuparon 15 pueblos con notoria crueldad, aumentando el rechazo local por las atrocidades cometidas. El 31 de mayo, Noailles sitió Palamós y la tomó en 10 días, allanando el camino para la caída de Gerona el 29 de junio (Espino, 1997: 74-94).

Ante el temor del debilitamiento aliado en el Mediterráneo, el Consejo de Estado ordenó a Baltasar Sarmiento de los Cobos y Luna, V marqués de Camarasa, y al almirante Honorato Bonifacio Papachino unirse con refuerzos a las escuadras de Inglaterra y Holanda rumbo a Cataluña. Asimismo, instruyó a los gobernadores de Cartagena y Alicante para ofrecer los mejores alimentos al almirante Russel y a los comandantes afectados por la tormenta, buscando su favor para la defensa de Cataluña (Consejo de Estado, 1694f). En este mismo sentido, se alertó también a los puertos de Cádiz a Cartagena para asistir a las escuadras sin alterar los precios (Consejo de Estado, 1694g).

Tras las conquistas en Cataluña, las tropas invasoras avanzaron hacia Barcelona, ante lo que Carlos II ordenó no solicitar tregua, pues las Armadas aliadas ya se dirigían allí con una fuerza de 48 navíos. La flota llegó el 8 de agosto con un contingente mayor al previsto: 80 navíos holandeses e ingleses, 28 galeras y otras embarcaciones, sumando 140 velas. Su poderosa presencia disipó la amenaza francesa en estas costas (Espino, 1994: 663).

Siguiendo esta línea de investigación, en un trabajo posterior se trabajará con la hipótesis

de que el inicio del asedio a Ceuta fue también consecuencia de la debilidad de la Armada aliada en el Mediterráneo, entre otras circunstancias.

7. CONCLUSIONES

En el trabajo queda expuesta la importancia comercial del eje norte-sur que lideraban holandeses e ingleses durante la guerra de los Nueve Años, teniendo a la ciudad de Cádiz como nodo de conexión entre América y el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar y los riesgos que conllevaba su cruce.

Se revelan los detalles que dibujaron la preparación y desarrollo de la expedición aliada comercial de 1694, que fue víctima de una devastadora tormenta el 28 de febrero. En este episodio aparecen Gibraltar y el Estrecho como elementos de contextualización del desastre, donde las expediciones se exponían a mayores riesgos.

En un contexto de relaciones marcadas por la desconfianza entre los Aliados, los naufragios representaron un claro deterioro de la ruta comercial *Straatvaart* y una significativa pérdida del potencial militar aliado en el Mediterráneo. Esto obligó a replantear una nueva estrategia de las Armadas, para hacer frente a la superioridad naval de Francia, los ataques a Cataluña y un más que seguro deterioro del escenario bélico global en el Mediterráneo.

8. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

8.1. Fuentes

- Anónimo (marzo de 1694). *Memoria de los navíos[...] que se perdieron*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Bernaldo de Quirós, F. (15 de marzo de 1694a). *Carta*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 4174.
- Bernaldo Quirós y Valdés, F. (5 de abril de 1694b). *Carta a la Corte española*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 4174.
- Bernaldo Quirós y Valdés, F. (6 de abril de 1694c). *Carta a Carlos II*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 4174.
- Bernaldo Quirós y Valdés, F. (6 de mayo de 1694d). *Carta a Carlos II*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.

- Consejo de Estado (4 de febrero de 1694a). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Consejo de Estado (11 de mayo de 1694b). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 3969.
- Consejo de Estado (23 de mayo de 1694c). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Consejo de Estado (7 de junio de 1694d). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Consejo de Estado (11 de junio de 1694e). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Consejo de Estado (15 de julio de 1694f). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Consejo de Estado (15 de julio de 1694g). *Acta de reunión*. [MS]. AGS. EST. Leg. 4174.
- Corbete, P. (22 de abril de 1694). *Carta a Carlos II*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 4174.
- Fdez. de Velasco y Tovar, F.A. (10 de marzo de 1694). *Carta*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 4174.
- Marqués de Canales (26 de enero de 1694). *Carta a la Corte española*. [MS]. AGS. EST. Leg. 3969.
- Wheeler, F. (13 de febrero de 1694). *Carta a Carlos II*. [MS]. EST. Leg. 4174.

8.2. Bibliografía

8.2.1. Libros

- Crespo Solana, A. (2007). *El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempo de Guerra (1699-1723)*. Madrid: Instituto de Historia, CSIC. pp. 45-55.
- Crespo Solana, A. (2016). *Un imperio en redes: el comercio neerlandés con el Atlántico español y los mercaderes de Cádiz (1680-1740)*. Madrid: Instituto de Historia, CSIC, pp. 175-181.
- Espino López, A. (1994a). *En la Guerra de los Nueve Años, 1689-1697*. Tesis doctoral. Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, Facultad de Letras. Universidad Autónoma de Barcelona, p. 663.

8.2.2. Artículos

- Espino López, A. (1997) "El problema de la escasez de tropas durante la Guerra de los Nueve Años (1689-1697): el «discurso sobre el tiempo

presente». Año 1694', *Revista de Historia Militar*, 82, pp. 73-100.

■ Gómez de Avellaneda, C., 2007. "Nueva documentación sobre un episodio injustamente olvidado: el ataque francés a Gibraltar en 1693." *Almoraima, Revista de Estudios Campogibaltareños* (34), pp. 373-395.

Baltasar Miguel Gómez Nadal

Licenciado en Psicología y Diplomado en Magisterio (Ciencias Humanas). Investigador.

Cómo citar este artículo

Baltasar Miguel Gómez Nadal. "La tormenta de 1694 en el estrecho de Gibraltar durante la guerra de los Nueve Años (1688-1697)". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (63), octubre 2025. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 69-76.
